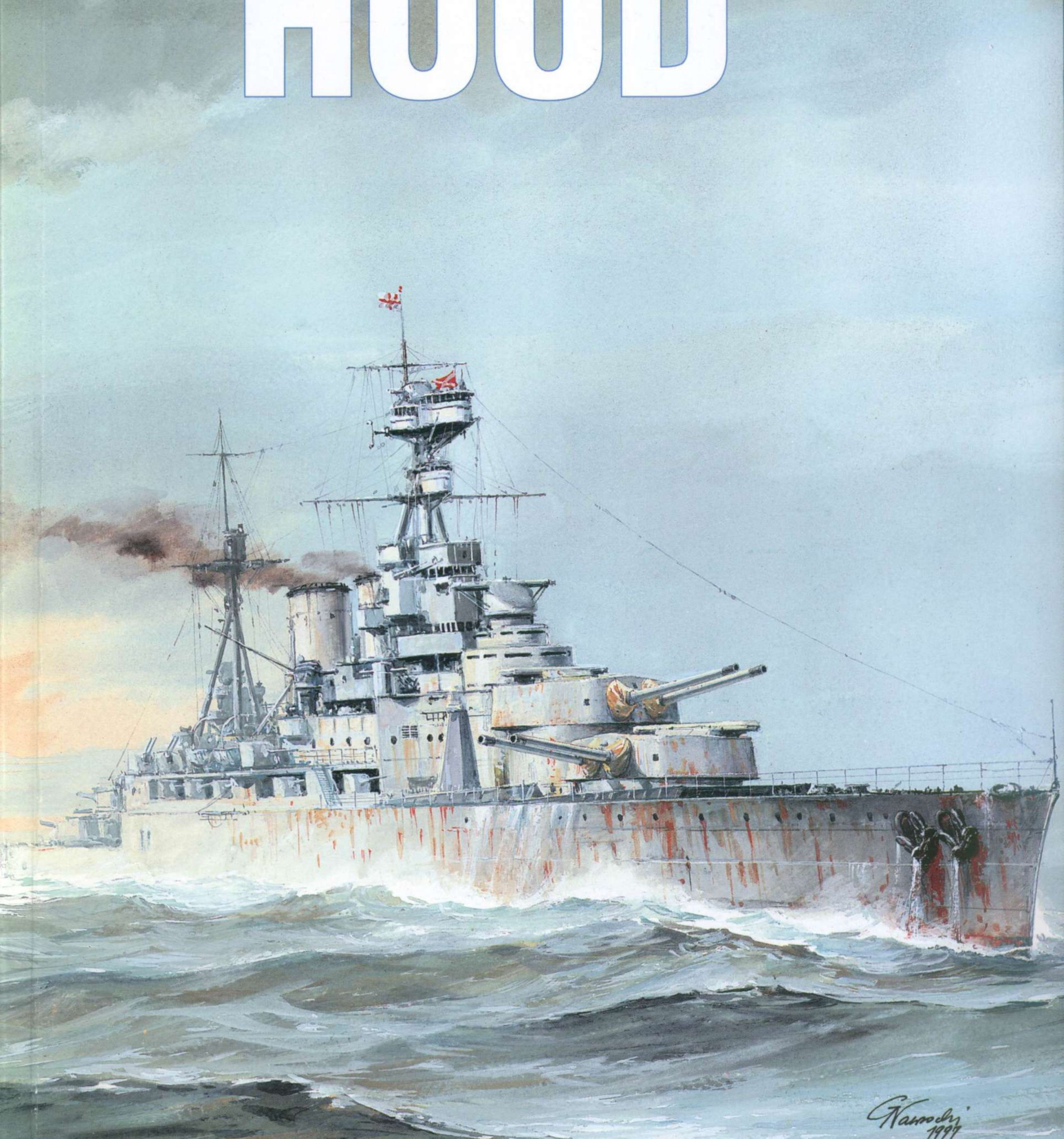
TADEUSZ KLIMCZYK

MONOGRAFIE MORSKIE

6

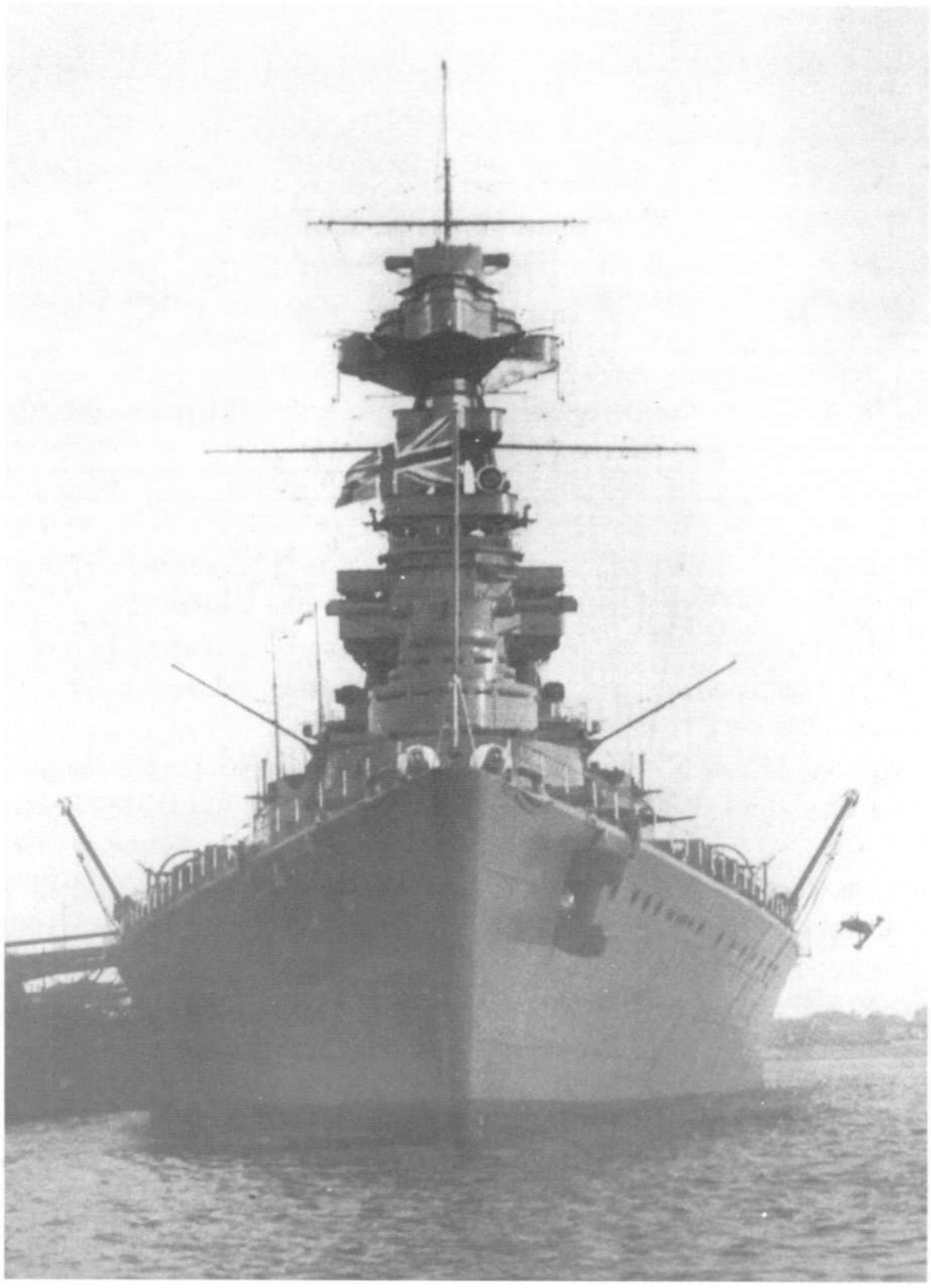
HOOD



Hood **w dniu 27 lipca 1932 r. — małe zanurzenie okrętu wskazuje na niski stan zapasów.**

MONOGRAFIE MORSKIE
TADEUSZ KLIMCZYK

HOOD



A.J.•PRESS

SERIA: MONOGRAFIE MORSKIE — NUMER 6

TRADE & PERSONAL ORDERS

ORDER BY FAX OR BY POST
TEL./FAX (+48-22) 619 60 51
AJaKS
ul. Lubelska 30-32
03-802 WARSZAWA
POLAND

2 WAYS OF PAYMENT
- CREDIT CARD: VISA, MASTERCARD, EUROCARD, AMERICAN EXPRESS
- INTERNATIONAL MONEY ORDER

Please ask for order form with available titles and prices

COPYRIGHT - AJ - PRESS, 1997

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi i elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przekazywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means electrical, mechanical or otherwise without written permission of the publisher.

Zdjęcia:
National Maritime Museum, Greenwich
Naval Historical Center, Washington
Marian Krzyżan
AJ—Press

Na okładce: Krążownik liniowy *Hood* w asyście niszczycieli podczas manewrów, lipiec - sierpień 1939 roku.

Mal. Grzegorz Nawrocki

AJ - PRESS
P.O. Box 28
81-209 GDYNIA 9
tel: (0-58) 20 18 77, (0-58) 23 70 16, 0601 31 18 77
fax: (0-58) 20 18 77
e-mail: ajpress@polbox.com. pl

Redaktor naczelny serii: **Adam Jarski**
Rysunek na okładkę: **Grzegorz Nawrocki**
Plansza barwna: Zbigniew Kolacha
Rysunki: **Stanisław Supik**
Projekt graficzny okładki i strony tytułowej: **AJ-PRESS, Jarosław Wróbel**
Redaktor: **Adam Jarski, Mirosław Skwiot**
Korekta: **Elżbieta Dąbrowiecka, Mariusz Konarski**
Opracowanie składu: **Adam Jarski - AJ-PRESS**
Druk: **Drukarnia Oruńska**
Gdańsk, ul. Świętokrzyska 47, tel. (058) 399 351
Dystrybucja krajowa: **„AJaKS“**
Warszawa, ul. Lubelska 30-32
tel./fax (0-22) 619 60 51
Dystrybucja zagraniczna:**„AJaKS“**
Warszawa, ul Lubelska 30-32
tel./fax: (+48-22) 619 60 51
POLAND

„INTERMODEL“
267 24 Hostomice, P.S. 28
tel./fax: (+42) 316-494491
CZECH REPUBLIC

„*AIR*CONNECTION“
6389 Chaumont Cres.
Mississauga, ON
L5N 2M7
phone: (+1) 905 826-7460, fax: (+1) 905 826-6764
CANADA

ISBN 83 - 86208 - 71 - 6

Od Wydawcy

W KAMPANIACH LOTNICZYCH ukazała się niedawno publikacja pt. Nowa Gwinea 1942. Na razie w sprzedaży jest jeszcze nr 9 - **Sowieckie lotnictwo morskie 1941 - 1945, nr 10 -** Bałkany 1941 oraz nieliczne nr 8 (**Wietnam. Wojna śmigłowców**).

W MONOGRAFIACH LOTNICZYCH w przygotowaniu jest obecnie druga część monografii ***Schwalbe***, jeszcze obszerniejsza jak ta pierwsza. Ponadto w najbliższym czasie ukaże się monografia poświęcona niemieckiemu myśliwcowi rakietowemu Me 163 ***Komet.*** Przygotowywana jest również druga część poświęcona Junkersom 188 i 388 z 17 stronami planów Ju 388!

Obecnie dostępne są jeszcze następujące n-ry ML: nr 18 - II cz. monografii niemieckiego myśliwca **Fw 190 A/F/G/S**, nr 19 - **Ju 87 Stuka**, nr 24 - **Gloster *Gladiator***, nr 25 i 26 - obie części monografii **P-47 *Thunderbolt***, nr 27 - **IAI *Kfir***, nr 30 - **Me 262 *Schwalbe* -** cz. 1, nr 32 - **Ar 234 *Blitz*** oraz nr 33 - **Ju 188/Ju 388** - cz.1.

W bieżącym roku ukaże się również nieco wznowień. Jako pierwsze ukazało się drugie wydanie monografii Fw 190D/Ta 152 (Nr 21) nieco zmienione (wymieniona „rozkładówka“ z barwnym kamuflażem Fw 190 D-9). U schyłku lata, w ślad za wydaniem czeskim, ukaże się drugie wydanie - poprawione i znacznie rozszerzone - nr 11 (**F4U *Corsair***). Trwają również prace nad całkowicie nową trzyczęściową publikacją poświęconą myśliwcowi Messerschmitt Bf 109. Pojawi się również kilka tytułów przetłumaczonych na inne języki - czeski i angielski.

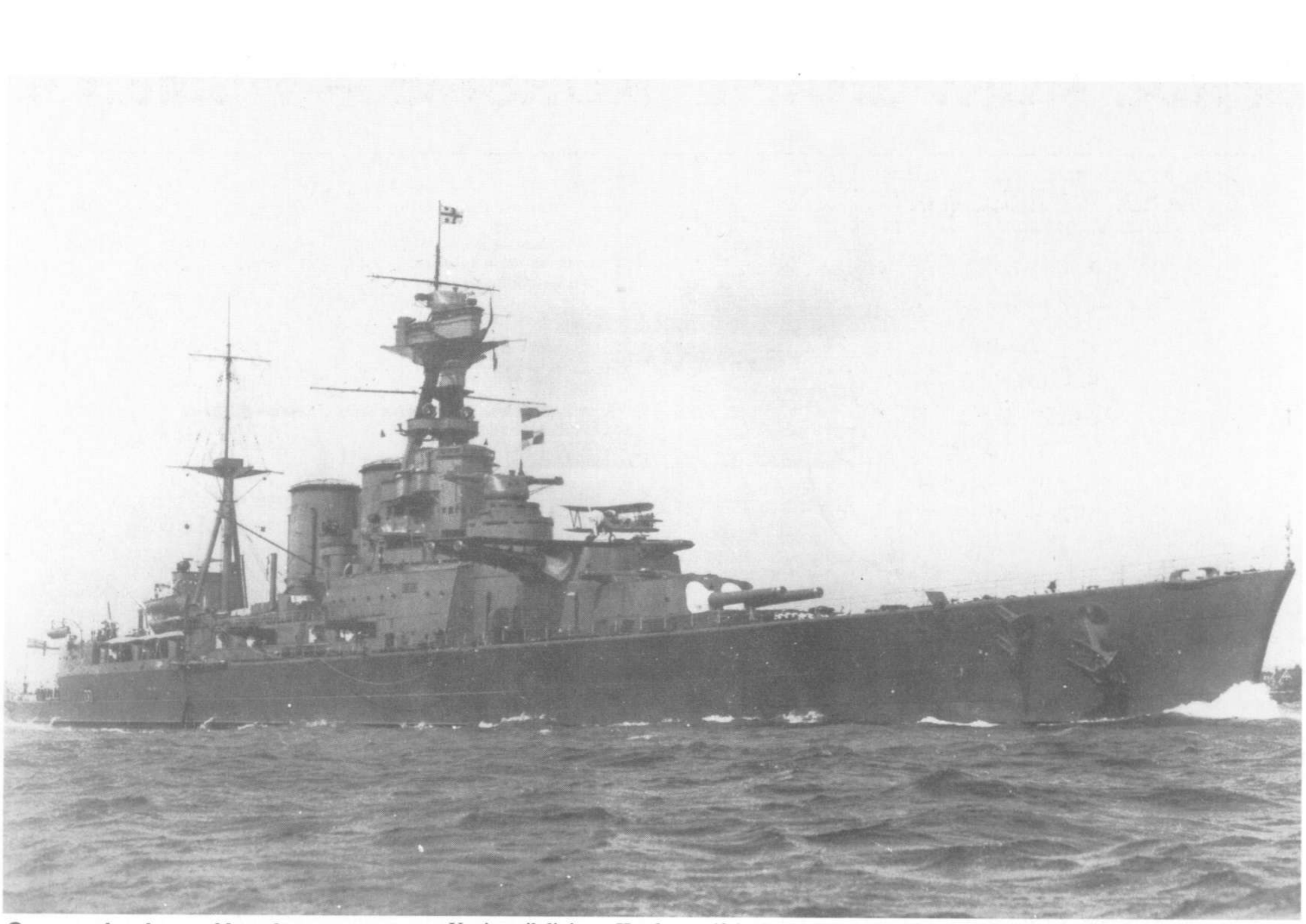
W MONOGRAFIACH MORSKICH ukazało się niedawno obszerne opracowanie dotyczące japońskich pancerników ***Nagato*** i ***Mutsu.*** W przygotowaniu znajduje się obszerna monografia poświona niemieckim „pancernikom kieszonkowym“. Ze względu na olbrzymią ilość materiału być może będę zmuszony podzielić ją na dwa numery. Powinna się ona ukazać latem tego roku.

Dokładne rysunki modelarskie krążownika liniowego *Hood* w skali 1 : 200 (znacznie obszerniejsze niż w niniejszej monografii) można zakupić bezpośrednio u ich autora, pisząc na adres: Stanislaw Supik, Pod Hajem 229, 284 03 Kutna Hora — Sedlec, Republika Czeska.

Miło mi poinformować, że zostało reaktywowane czasopismo dla modelarzy plastikowych FANATYK PLASTIKU. Będzie ono na razie kwartalnikiem wydawany, na wyższym poziomie edytorskim i poligraficznym niż dotychczas. Dystrybucję FANATYKA PLASTIKU będzie prowadziła firma „AJaKS“.

Jeszcze raz informuję, że sprzedaż wysyłkową publikacji AJ-PRESS prowadzi firma AJaKS w Warszawie, ul. Lubelska 30-32, tel./fax. (0-22) 619 60 51. Wydawnictwo AJ-PRESS wstrzymuje wszelkie przedpłaty na swoje publikacje. Sprzedaż na przedpłaty proszę uzgadniać z firmą AJaKS.

Adam Jarski



Krążownik liniowy *Hood* po wejściu do służby z zainstalowaną platformą startową na wieży B.

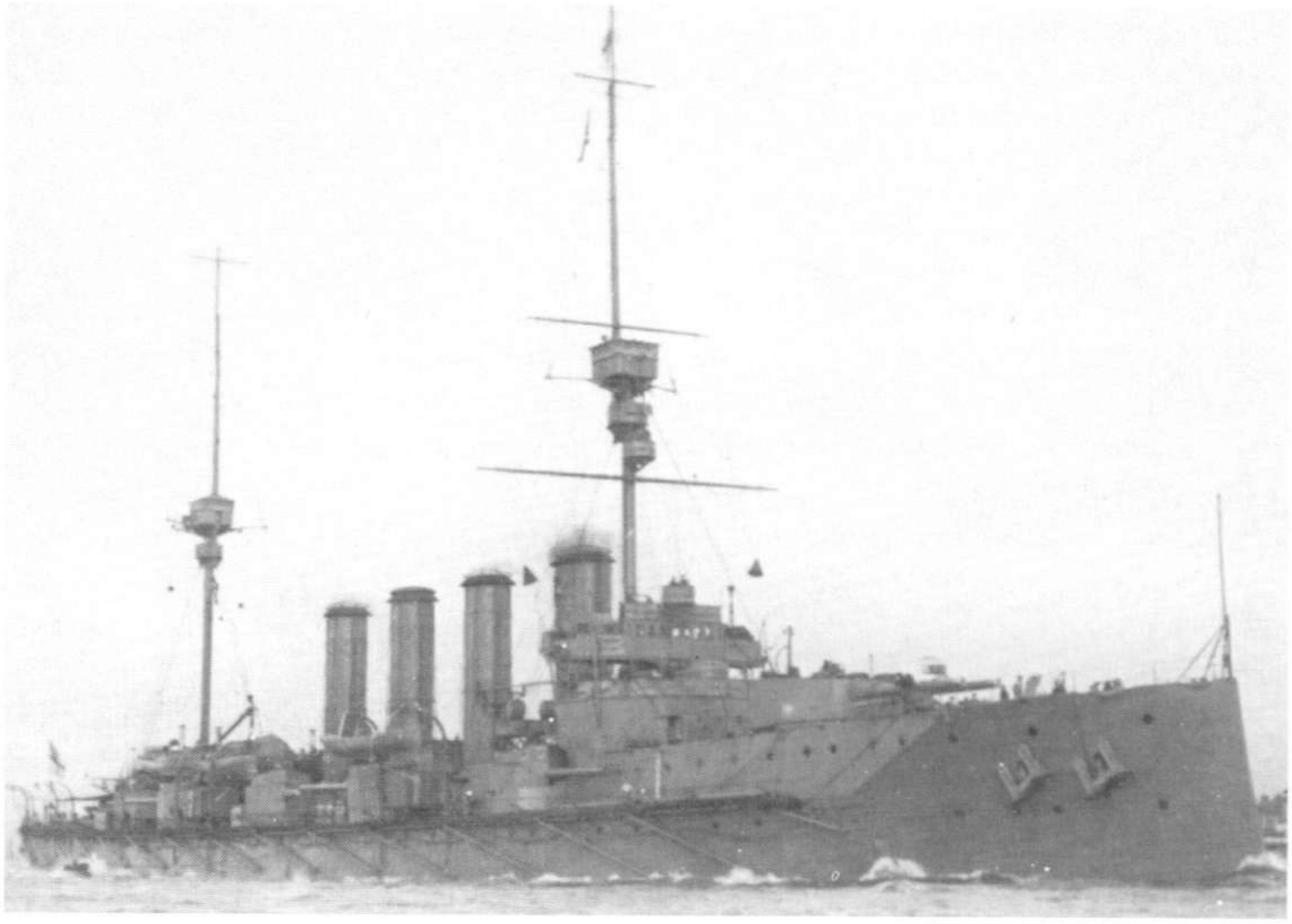
Geneza budowy *Hooda*

„Prędkość to pancerz" - mawiał lord Fisher, wielki orędownik i współtwórca nowej klasy okrętów - krążowników liniowych. Ta zręczna reguła zdawała się znajdywać potwierdzenie w oczach obserwujących ćwiczenia brytyjskiej floty przedstawicieli prasy. Nie byli oni fachowcami - Royal Navy nie posługiwała się instytucją oficerów prasowych, nie dbała też o prezentujących minimum wiedzy morskiej stałych korespondentów. Zapraszani dziennikarze oceniali okręty tak, jak je widzieli, tak jak miał je oceniać przeciętny obywatel, dla którego pisali. W pięć lat po rozpoczęciu służby przez pierwszy krążownik liniowy, a w rok przed wybuchem wojny opinia publiczna dowiedziała się o nadzwyczajnych możliwościach i wielkiej sile tych okrętów. "Wspaniałe koty" - tak ochrzczono trzy najnowsze jednostki typu ***Lion***. "Koty z cienką skórką" - skomentował to Churchill, który nie bez cienia słuszności uważał, że lord Fisher to: "niebezpieczny geniusz, którego należałoby złapać, zakuć i, oswoiwszy, zrobić z niego odpowiedni użytek".

Czym wobec tego był krążownik liniowy, ten wzbudzający wielkie kontrowersje okręt, który, jak uwierzono, mógł zająć miejsce w szyku pancerników, by jak równy z równym walczyć z pancernikiem nieprzyjaciela?

Naprawdę okręt taki był pobożnym życzeniem wielu admirałów i opinii publicznej. Żaden bowiem z konstruktorów pierwszych krążowników liniowych nie miał na celu stworzenia jednostki o tak wielkich możliwościach. Rodowód krążownika liniowego sięga przełomu XIX i XX wieku, kiedy to każdej nowo budowanej serii pancerników Royal Navy towarzyszył nowy projekt wielkiego krążownika pancernego, mającego pełnić role służebne wobec floty liniowej. W miarę wprowadzania do służby nowych typów okrętów, pancernik rozrastał się stosunkowo wolniej niż przypisany mu krążownik. Wskutek tego krążowniki typu ***Minotaur***, będące odpowiednikami ostatnich predrednotów typu ***Lord Nelson***, prawie zrównały się z nimi wyporością (14700 t - 15350 t.). Nie sama jednak wyporność stanowi o tym, że okręt nazywamy pancernikiem. Aby móc pełnić funkcję okrętów rozpoznania floty liniowej, krążowniki pancerne musiały być od niej szybsze. Uzyskanie dodatkowej prędkości 5 węzłów wymagało nieproporcjonalnie silniejszych, a więc i większych siłowni (16500 KM - ***Lord Nelson***, 27000 KM - ***Minotaur***). Większą siłownię uzyskiwano kosztem słabszego (cieńszego) pancerza i słabszego uzbrojenia. Tu przewaga pancernika była tak duża, iż nikt rozsądny nie próbował nawet porównywać siły obydwu klas okrętów.

22 grudnia 1904 r. pierwszy lord morski, adm. J. A. Fisher, zebrał 15 osób uznanych za największe na Wyspie autorytety w dziedzinie budownictwa okrętowego. Ich zadaniem było rozważenie projektu pancernika, który stanowiłby nową jakość we flocie.



***Minotaur* w latach 1909–1910. Był to przedstawiciel ostatnich tzw. predrednotów, należący do okrętów, na których pancerz zastąpiono prędkością.**

Powyżej i poniżej: *Inflexible* — przedstawiciel pierwszych krążowników liniowych na świecie, reda w Plymouth, 1911 rok. Brał on udział wspólnie z bliźniaczym *Invincible* w rozgromieniu eskadry okrętów niemieckiego wiceadm. von Spee w 1914 roku. *Invincible* zatonął na skutek eksplozji własnych komór amunicyjnych po trafieniu w bitwie jutlandzkiej. Uratowano tylko sześciu marynarzy.

Uzbrojenie składające się z 8 do 12 dział kalibru 305 mm oraz duża prędkość, uzyskana dzięki zastosowaniu turbin parowych, dawałyby mu wielką przewagę nad wszystkimi okrętami tego typu na świecie. Komitet doradczy nie zdążył jeszcze wydać opinii o przedstawionych mu projektach, gdy postawiono przed nim kolejne zadanie. Otóż, zgodnie z dotychczasową praktyką, admiralicja chciała otrzymać projekt krążownika pancernego odpowiadający wielkością nowemu pancernikowi. Mając najnowocześniejszy i najpotężniejszy pancernik świata, marzono jednocześnie o najpotężniejszym krążowniku pod postacią tej samej jednostki. Z tej przyczyny podstawowym wymaganiem, jakie postawiono konstruktorom, było uzbrojenie nowego okrętu w działa kalibru równego kalibrowi dział artylerii pancerników (***Minotaur*** - 234 mm, ***Lord Nelson*** - 305 mm) oraz wyposażenie go w maszyny o takiej mocy, by mógł przekraczać prędkość 24 węzłów. W 1909 r. admiralicja otrzymała dokładnie to, czego sobie życzyła - ***Invincible'a***, pierwszego z trzech wielkich krążowników pancernych - najpotężniejszy w swej klasie okręt na świecie.

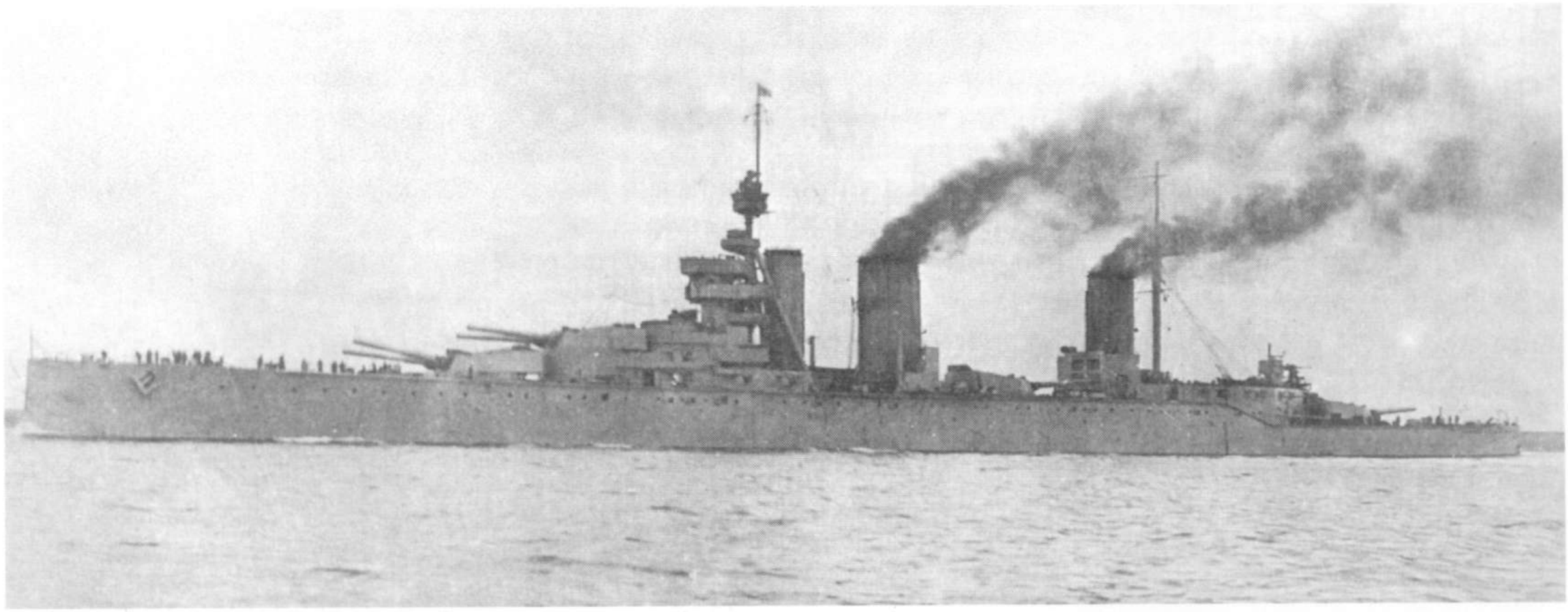
Zaprojektować i zbudować wielki okręt to jedna rzecz, a umieć zrobić z niego użytek, to zupełnie co innego. Od samego początku zarówno projekt, jak i dalsze losy krążowników pancernych obciążone były brakiem rozeznania i konsekwencji w przewidywanych dla nich zadaniach bojowych. Ich artyleria o sile ognia prawie równej sile pancerników oraz

Powyżej: *Tiger* **na próbach morskich we wrześniu 1914 roku. Na skutek narastającej krytyki słabo opancerzonych okrętów miał on być ostatnim krążownikiem liniowym w Royal Navy.**

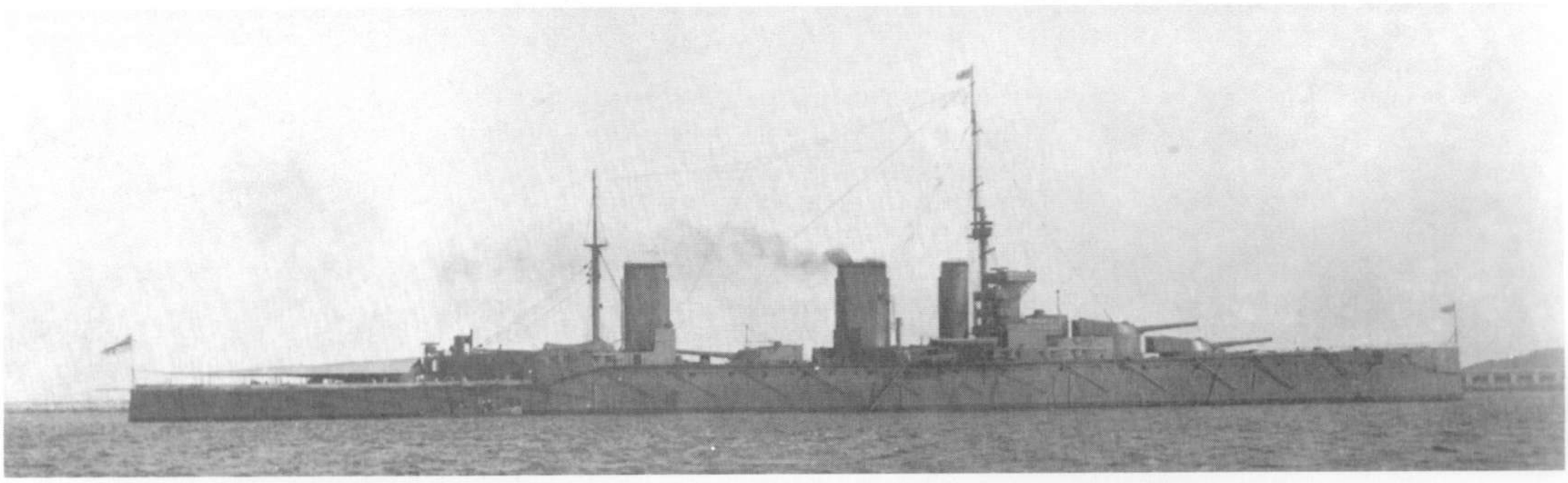
Queen Elizabeth **w Portsmouth w styczniu 1915 roku.**

Pancerniki typu *Queen Elizabeth* miały być punktem wyjścia do opracowania konstrukcji nowych okrętów liniowych dla Royal Navy. Planowano zredukowanie zanurzenia o 50% oraz ulepszenie obrony przeciwpodwodnej. Okręty tego typu osiągające prędkość 25 węzłów były uważane przez Admiralicję za zbyt wolne. W późniejszym okresie okazało się, że były jednostkami bardzo udanymi.

Queen Elizabeth **zakotwiczony w przejściu Forth Bridge w zimie 1917/18.**

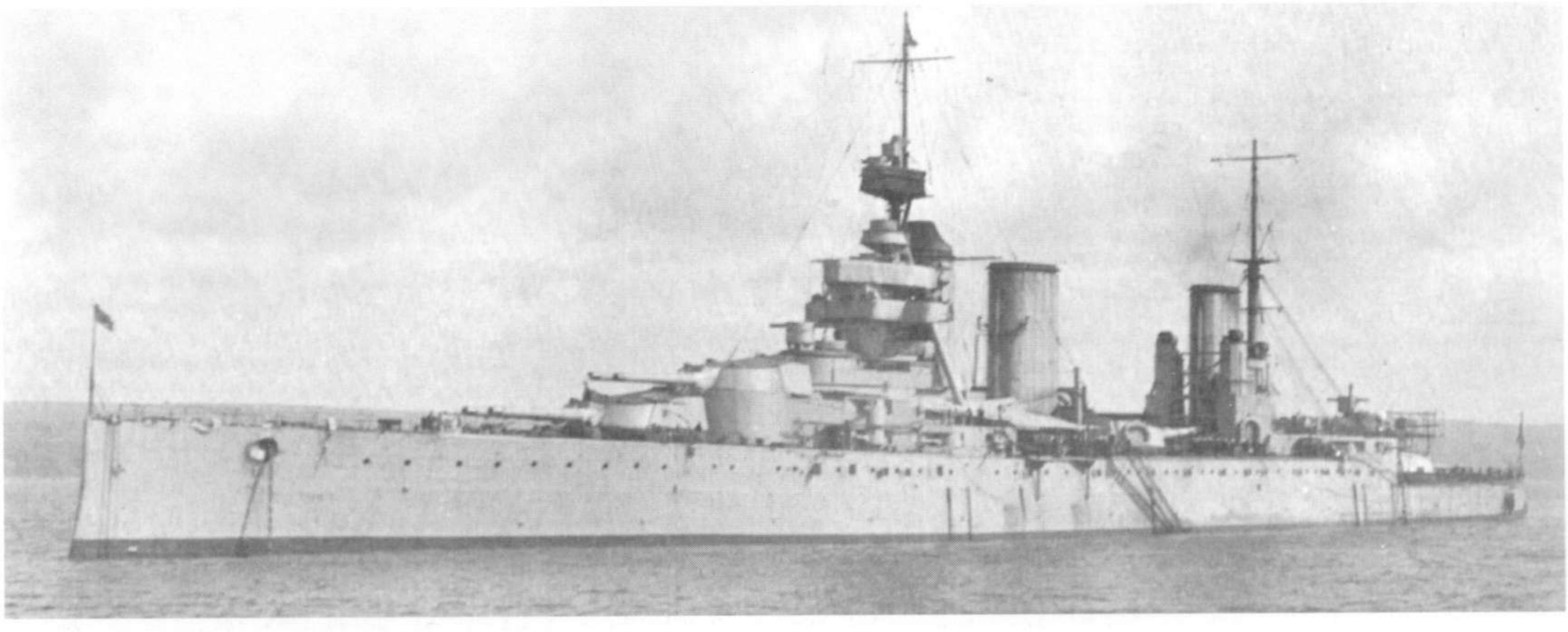


Powyżej, poniżej i u dołu strony: Krążownik liniowy *Lion* — okręt flagowy kontradm. Davida Beatty'ego — był przed I wojną światową największym okrętem wojennym świata. „Wspaniałe koty" — jak mawiali jedni, „Koty z cienką skórką" — jak uważał Churchill, obnażyły swoje słabe strony w bitwie jutlandzkiej 31 maja 1916 roku. Tylko szybkie zalanie komór amunicyjnych wodą uchroniło okręt przed rozerwaniem.

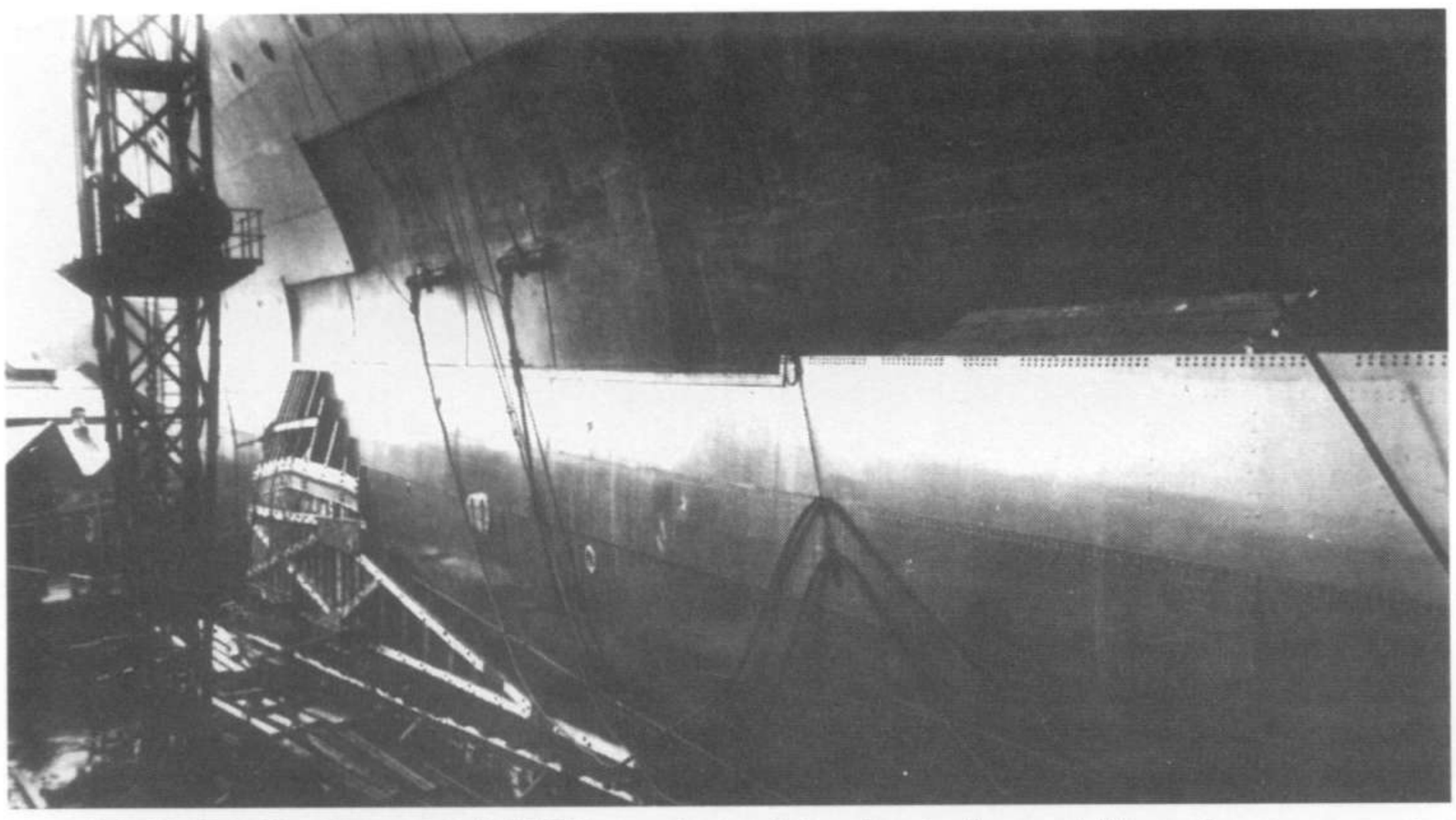


bardzo duża prędkość (25 - 26 węzłów) miały zapewnić im możliwość zbliżania się do formacji nieprzyjaciela i ustalenia jej składu, kursu i siły. Krążowniki pancerne mogłyby też brać udział w likwidowaniu uszkodzonych pancerników oraz mniejszych jednostek z ich eskorty, a więc tworzyć tzw. szybkie skrzydło floty.

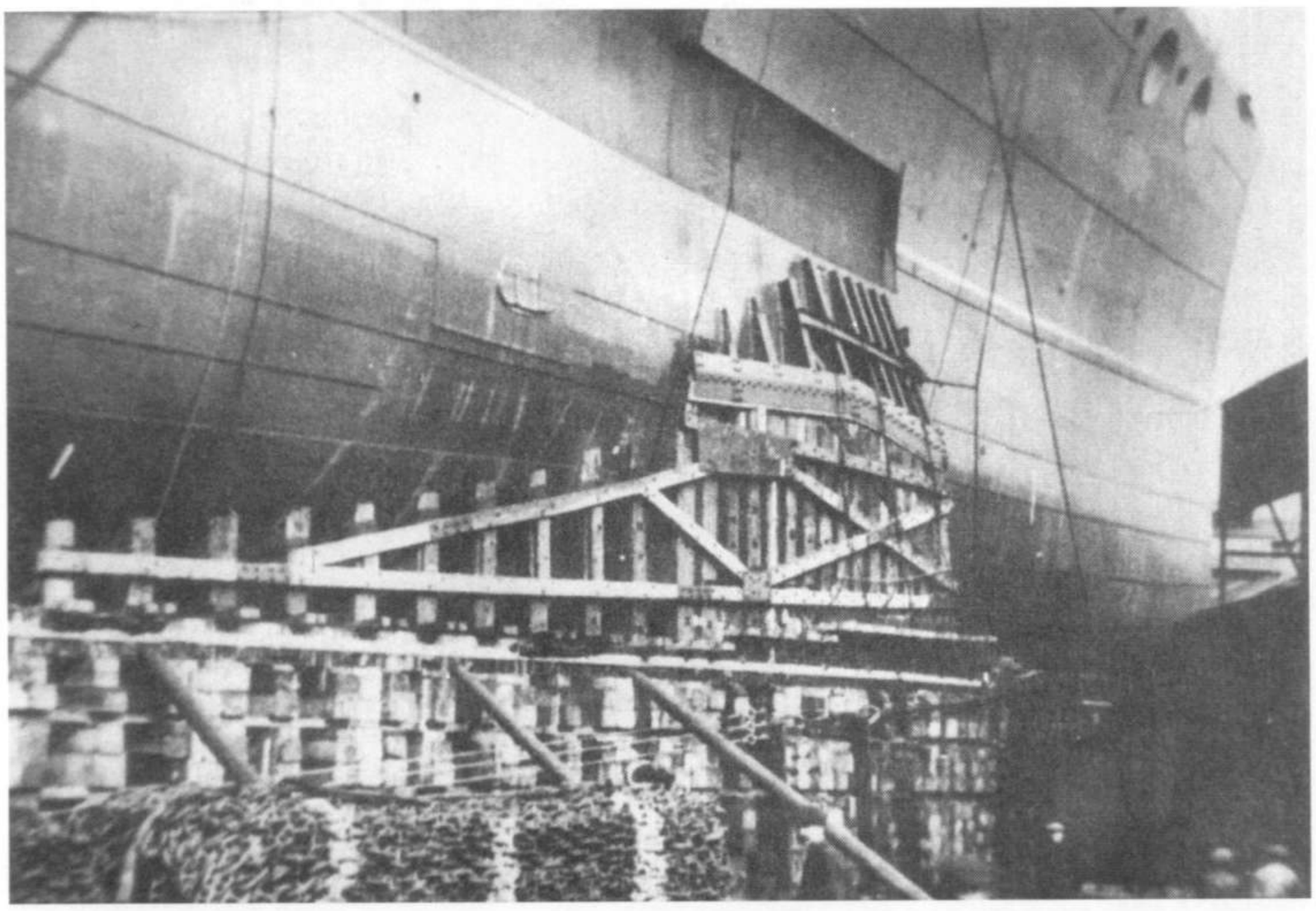
Tymczasem Fisher widział w nowych okrętach zastępstwo dla całej rzeszy małych krążowników, które pełniły swą służbę zarówno przy boku Grand Fleet, jak i w rozpościerających się wokół globu koloniach imperium brytyjskiego. Było to jednak nierealne, jako że Royal Navy nie była w stanie wybudować odpowiedniej dla ochrony żeglugi liczby kosztownych i wielkich krążowników. Z innej strony Fisher, zapatrzony w sukcesy japońskich krążowników pod Cuszimą, wierzył, iż nowe okręty będą w stanie podjąć równorzędną walkę z pancernikami. Ten pogląd był także błędny. Prędkość jest bowiem dla słabo opancerzonego okrętu ochroną tylko wtedy, gdy służy do unikania starcia lub oderwania się od silniejszego przeciwnika, a już podstawowym wymaganiem do odniesienia sukcesu był brak podobnych jednostek po stronie przeciwnej. Kłóciło się to z istniejącym wówczas wyścigiem zbrojeń, który polegał m.in. na tym, że każda flota chciała natychmiast mieć broń wyprodukowaną przez flotę drugą. Właściwie jedynym realnym zadaniem dla krążowników było ich użycie w tropieniu niemieckich transatlantyków, które ze względu na możliwość rozwijania wielkiej prędkości miały być wykorzystane jako krążowniki pomocnicze zwalczające żeglugę na oceanach.



Powyżej: Siostrzany okręt *Liona* — *Queen Mary* krótko po wejściu do służby w 1913 roku.
Poniżej: Eksplozja komór amunicyjnych na krążowniku liniowym *Queen Mary* po trafieniach podczas bitwy jutlandzkiej 31 maja 1916 roku o godzinie 16.25.



Powyżej: Kadłub *Hooda* na pochylni. Widoczny jest wylot podwodnej wyrzutni torpedowej oraz wnęka w poszyciu, oczekująca na zainstalowanie pancerza burtowego.
Poniżej: Inne ujęcie kadłuba na pochylni, tym razem z widokiem na prawą burtę. Widoczne są dwie kluzy kotwiczne oraz wnęka na pancerz.



Pojawienie się we flocie, szybkich i silnie uzbrojonych okrętów stworzyło admirałom kuszącą możliwość zwiększenia liczby pancerników bez potrzeby ich budowania. Który zresztą dowódca unikałby w walce wroga, dowodząc okrętem uzbrojonym w 8 dział 305 czy 343 mm? Nie wiadomo, jak pojawił się nagle w użyciu termin "capital ship", który w czasach flot żaglowych obejmował swym znaczeniem wszystkie te okręty, które stanowiły trzon floty i mogły walczyć w linii. W zamyśle swym powrót do tej nazwy miał wytworzyć pojęcie okrętu liniowego, obejmującego pancerniki oraz wielkie krążowniki, coraz częściej zresztą znane jako liniowe.

W dniu 1 stycznia 1913 r. z okrętów tworzących 1. eskadrę krążowników utworzono 1. eskadrę krążowników liniowych. Ten fakt, a także przeprowadzone latem tego roku ćwiczenia aż nadto dobitnie wskazywały, iż wojennym zadaniem krążowników liniowych będzie ścieranie się z pancernikami i krążownikami liniowymi przeciwnika. Ich prędkość miała w ten sposób służyć do ataku, a nie do obrony.

W 1914 r. Royal Navy miała już 10 krążowników liniowych - coraz większych, szybszych i silniej uzbrojonych, lecz o opancerzeniu nadal poniżej standardów odpowiadających pancernikom. W 1910 r. z admiralicji odszedł adm. Fisher. Coraz częściej pojawiały się głosy krytyki pod adresem krążowników, które porównywano do „bokserów wagi ciężkiej o czaszkach grubości skorupki jajka". Tym, czego potrzebowała flota, był szybki pancernik, a droga do jego zbudowania nie prowadziła przez udoskonalanie kolejnych wersji krążowników. Wodowany 15 grudnia 1913 r. krążownik liniowy ***Tiger*** miał więc być ostatnim takim okrętem w Royal Navy.

Pod koniec 1915 r. admiralicja brytyjska doszła do wniosku, że nadszedł czas wykorzystania doświadczenia trwającej już od ponad roku wojny i zbudowania eksperymentalnego typu pancernika. Anglicy, nieświadomi tego, że czas najpoważniejszych doświadczeń jest jeszcze przed nimi, uznali, iż koncepcja okrętu ma być oparta na konstrukcjach bardzo udanych pancerników typu ***Queen Elizabeth***, lecz o zanurzeniu zmniejszonym o 50% oraz z wprowadzonymi modyfikacjami dotyczącymi obrony przeciwpodwodnej, niezatapialności i ogólnej dzielności morskiej. W trakcie rozważań nad przygotowanymi przez biuro konstrukcyjne projektami nowego pancernika zapał zespołu opiniodawczego ostudził głównodowodzący Grand Fleet, adm. John Jellicoe. Poproszony o zabranie głosu w dyskusji nad pancernikiem mającym zasilić jego flotę, w liście z 8 lutego 1916 r. podał następującą argumentację:

" ... Wpierw należy się szybko zastanowić co do naszych wymagań dotyczących dużych okrętów. Royal Navy nie potrzebuje w tej chwili pancerników, jako że jej przewaga w tych okrętach jest duża i nie ma powodu do niepokoju co do tej klasy. Faktycznie, by zapobiec tragedii, Grand Fleet potrzebuje dostatecznej liczby małych okrętów do zadań związanych z ochroną floty przed minami i okrętami podwodnymi. Słaby punkt floty będzie w przyszłości dotyczył krążowników liniowych, głównie tych, które rozwijają duże prędkości. Niemcy budują przynajmniej trzy bardzo szybkie i silne krążowniki liniowe: ***Hindenburg***, ***Erzatz Louise*** i ***Erzatz Freya***. Przypuszcza się, że te trzy jednostki będą miały prędkość zbliżoną do 30 węzłów i uzbrojenie składające się z dział o kalibrze 15,2 cala (386 mm - przyp. aut.). Każdy więc nowo budowany okręt dla Grand Fleet powinien być krążownikiem liniowym ...."

Opinia dowódcy floty miała duże znaczenie, w końcu to on powinien najlepiej wiedzieć czego potrzebuje. Czy jednak adm. Jellicoe miał rację, rezygnując z okazji wzmocnienia floty szybkim pancernikiem? Przyszłość pokazała, że nie. Jednakże trzeba przyznać, że na początku 1916 r. wiele przemawiało za krążownikiem liniowym. Krążowniki liniowe odnosiły bardzo spektakularne sukcesy w wojnie, jeśli tylko wykorzystywano je zgodnie ze zdrowym rozsądkiem. 28 sierpnia 1914 r. wejście do akcji okrętów Beatty'ego wybawiło lekkie siły brytyjskie z opresji i przechyliło szalę zwycięstwa bitwy pod Helgolandem na stronę Royal Navy. 8 grudnia tegoż roku eskadra wiceadm. Sturdee'go, której trzon stanowiły krążowniki liniowe ***Invincible*** i ***Inflexible***, po marszu przez cały Atlantyk dopadła i dosłownie rozstrzelała eskadrę wiceadm. von Spee, za którą mniejsze krążowniki brytyjskie uganiały się od kilku miesięcy. 24 stycznia 1915 r. 5 krążowników liniowych wiceadm. Beatty'ego starło się z okrętami kontradm. Hippera i tylko nieporozumienia w łączności między okrętami angielskimi spowodowały, że bitwa skończyła się dla Niemców jedynie utratą krążownika pancernego ***Blücher***. Duże wrażenie wywarła także ucieczka niemieckiego krążownika ***Goeben*** z Morza Śródziemnego w pierwszych dniach wojny oraz jego działalność pod turecką flagą na Morzu Czarnym, gdzie prawie do końca wojny stanowił zagrożenie dla floty rosyjskiej.

Wszystkie te wydarzenia, a także krótkotrwały powrót adm. Fishera na stanowisko pierwszego lorda morskiego spowodowały zamówienie już w 1915 r. dwóch bardzo szybkich krążowników liniowych ***Renown*** i ***Repulse***. Wobec szczątkowego opancerzenia, w jakie miały być wyposażone, we flocie z dużym sceptycyzmem myślano o ich walorach bojowych. Jellicoe uważał, że potrzeba mu większej liczby bardzo szybkich okrętów. Maksymalna prędkość pancerników wynosiła ok. 21 węzłów i tak szybko mogła się poruszać zarówno Grand Fleet, jak i Hochseeflotte. Szybkie pancerniki typu ***Queen Elizabeth*** osiągały 25 węzłów, a więc o 2-3 węzły mniej od krążowników liniowych. Ta różnica sprawiała, że dla admirała były one nieprzydatne jako szybkie skrzydło floty. Dopiero przyszłość pokazała, jak bardzo mylił się Jellicoe w ocenie tych okrętów.

Głównodowodzący Grand Fleet chciał otrzymać krążownik liniowy i admiralicja przychyliła się do jego żądania. 17 lutego 1916 r. szef biura konstrukcyjnego przedstawił sześć projektów nowego okrętu. 7 kwietnia wybrano jeden z nich do realizacji i jeszcze tego samego dnia złożono zamówienia na trzy okręty: ***Hood*** (stocznia John Brown w Clydebank), ***Howe*** (Cammell Laird w Birkenhead), ***Rodney*** (Fairfield w Govan). Czwarty okręt - ***Anson*** - został zamówiony dopiero w lipcu (Amstrong w Elswick). Zrealizowanie tych kontraktów dałoby Royal Navy 4 największe okręty świata (wyporność projektowa 36300 t). By osiągnąć założoną prędkość 32 węzłów, miały otrzymać siłownię o mocy 144000 KM (***Invincible*** - pierwszy krążownik liniowy - miał "tylko" 44000 KM). Przy tak potężnych maszynach i uzbrojeniu składającym się z 8 dział kalibru 381 mm i 16 dział kalibru 140 mm musiało ucierpieć opancerzenie. Pancerz burtowy miał mieć w najgrubszym miejscu grubość 203 mm, wieże działowe - 280 mm, barbety - 230 mm. Była to skala grubości pancerza niewiele większa od dwukrotnie mniejszych krążowników pancernych typu ***Minotaur*** (grubości odpowiednio: 152, 203, 178 mm).

Prace przy ***Hoodzie*** były prowadzone przez zespoły konstrukcyjne, którymi kierowali A. L. Attwood i S. V. Goodall. Całość prac była nadzorowana przez E. D'Eyncourta. Budowa otrzymała nr zlecenia 51.

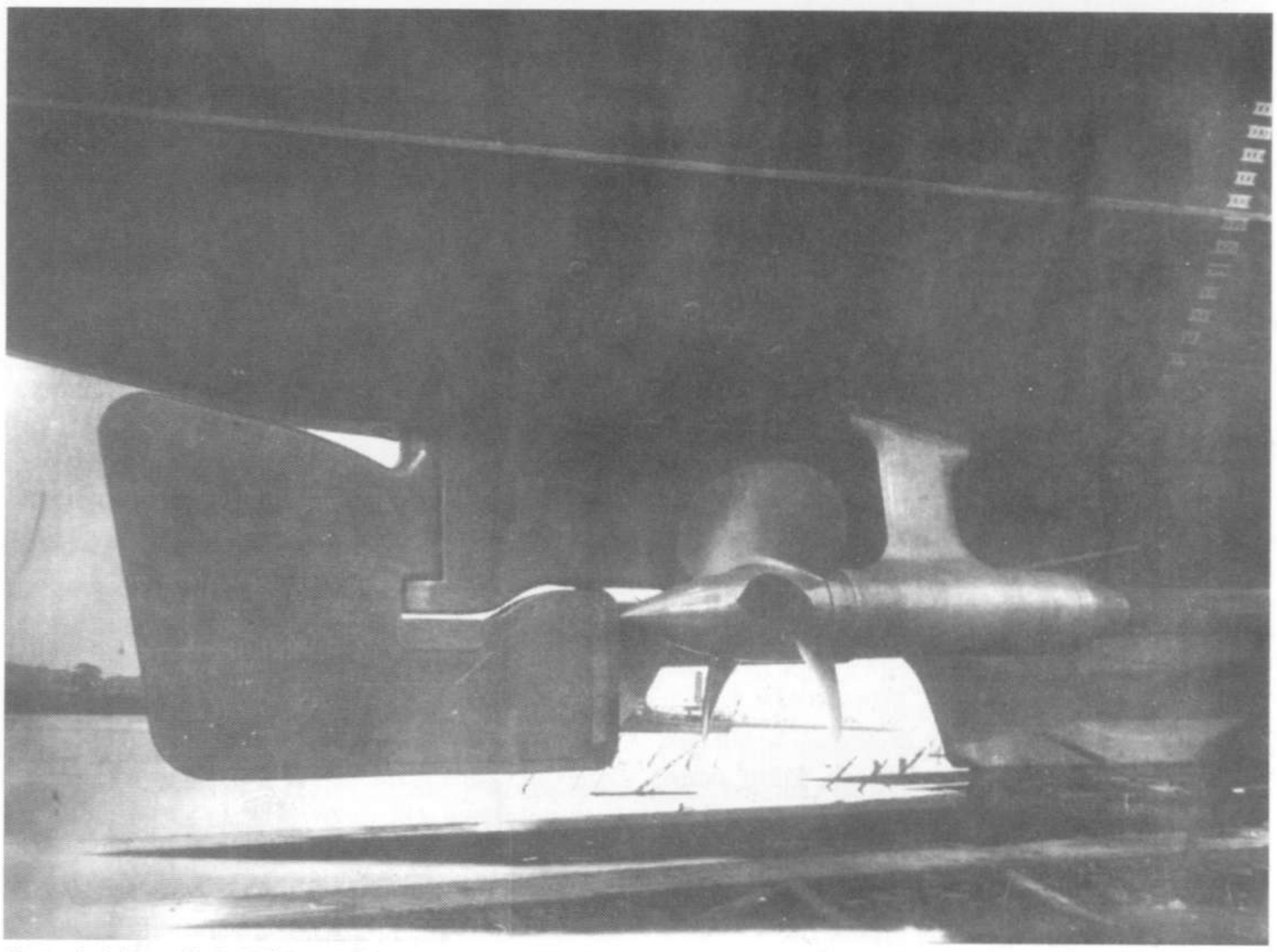
Stępkę pod krążownik liniowy ***Hood*** położono 31 maja 1916 r. Tego samego dnia na Morzu Północnym rozegrały się wydarzenia, które wstrząsnęły Wielką Brytanią, podważając sens budowania wielkiej floty. Wszelkie prace nad nowymi krążownikami liniowymi zostały wstrzymane.

Budowana przez lata wysiłkiem całego imperium Grand Fleet, największa w historii flota okrętów liniowych miała w przyszłej wojnie spełnić jedno jedyne zadanie. Oczekiwano, iż jak za czasów Nelsona, niszcząc w jednej bitwie całą flotę przeciwnika, doprowadzi się do wygrania przez Anglię wojny. Wszelkie programy konstrukcyjne Royal Navy były dlatego tak układane, by w każdej chwili była ona większa od jakichkolwiek dwóch innych flot razem wziętych. Jednakże to właśnie posiadanie wielkich sił morskich zniweczyło strategiczne plany Anglików. Potężna flota oraz silne zaplecze nie mające sobie równego przemysłu stoczniowego zniechęcały wszystkich potencjalnych przeciwników do marzeń o pokonaniu Royal Navy w bezpośrednim starciu.

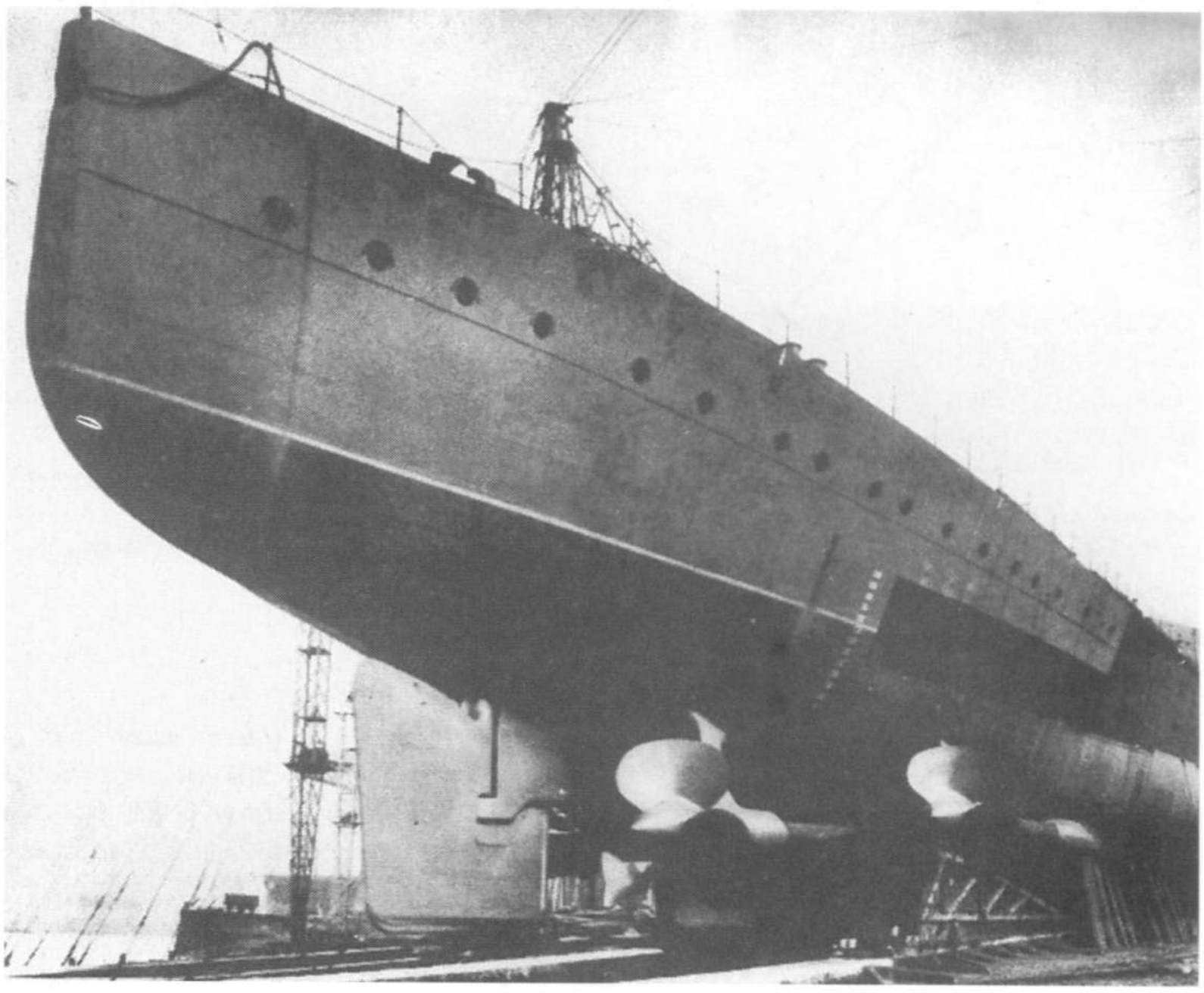
Nie inaczej miała się rzecz z Niemcami. Nie mogąc dorównać liczebnie marynarce brytyjskiej, dla swojej Hochseeflotte przewidzieli zadania polegające na szukaniu szansy w zaskoczeniu mniejszego zespołu angielskich okrętów. Od pierwszych dni I wojny światowej Niemcy starali się nie narażać swych pancerników, powierzając rolę "przynęty" mającej ściągnąć grupę angielskich okrętów pod lufy Hochseeflotte 1. grupie rozpoznawczej, złożonej z krążowników liniowych. Po drugiej stronie Morza Północnego dowództwo Grand Fleet czyniło wszystko, by wywabić z baz flotę niemiecką. I tu "przynęta" okazała się nieodzowna. Stanowiły ją krążowniki liniowe wiceadm. Beatty'ego. Jakkolwiek spotkanie sił głównych obu flot było sprawą wielce problematyczną, to spotykanie się krążowników liniowych nie należało do rzadkości.

Pierwszy raz doszło do takiego spotkania 24 stycznia 1915 r. (bitwa pod Dogger Bank). Anglicy, którzy mieli przewagę artylerii i prędkości, na skutek nieporozumień w przekazywaniu rozkazów musieli się zadowolić zatopieniem krążownika pancernego ***Blücher***. Niemcom bitwa ta przyniosła doświadczenie dużej wagi. W początkowej fazie walki pocisk kalibru 343 mm z ***Liona*** trafił grubą w tym miejscu na 228 mm barbetę rufowej wieży dział 280 mm krążownika ***Seydlitz***. Przez wybity otwór ogień objął zgromadzone w wieży i na podajnikach ładunki miotające. Używany do wystrzeliwania pocisków kordyt zaczął się palić, ogarniając w dół coraz to nowe pojemniki i docierając do głównych magazynów. Uciekająca przed żarem załoga otworzyła pancerne drzwi wiodące do sąsiedniej wieży, przez które ogień dotarł i tam. W rezultacie spłonęły całkowicie dwie wieże wraz z ... 6 tonami wybuchowego kordytu. Okręt uratowano od zniszczenia tylko dzięki błyskawicznemu zatopieniu znajdujących się poniżej rufowych komór amunicyjnych. Zginęli prawie wszyscy znajdujący się tam marynarze - 159 osób. Była to cena, jaką Niemcy zapłacili za błędy w obsłudze i konstrukcji wieży. Przede wszystkim zbyt wiele ładunków przygotowano zawczasu poza komorami, by do minimum skrócić odstępy pomiędzy salwami. Poza tym, między wieżami, a znajdującymi się na dnie kadłuba komorami amunicyjnymi nie było odpowiednich zapór dla rozprzestrzeniającego się ognia. Wreszcie Niemcy mogli się przekonać, że ich kordyt objęty ogniem płonie, lecz nie wybucha. ***Seydlitz*** utracił dwie wieże wraz z obsługą. Anglikom za podobną lekcję przyszło zapłacić po stokroć straszliwszą cenę.

31 maja 1916 r. doszło do wymarzonego przez Anglików spotkania Grand Fleet z Hochseeflotte.



Powyżej i poniżej: Widok rufy okrętu 21 sierpnia 1918 roku na dzień przed wodowaniem.



Po lewej: 22 sierpnia 1918 roku - kadłub *Hooda* schodzi z pochylni.

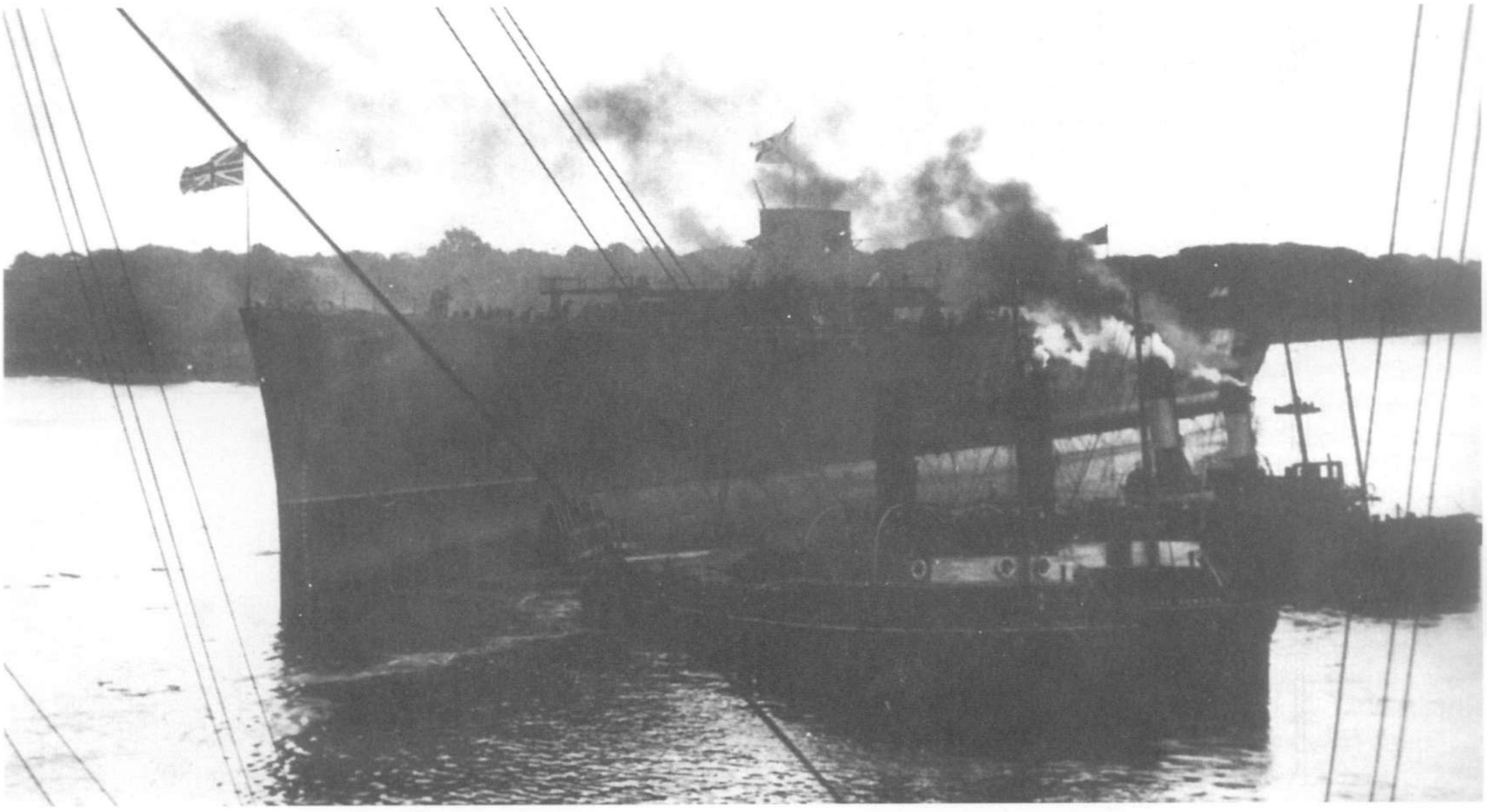
Tabela 1

Projektowana charakterystyka HMS *Hood*

	Projekt pierw. 7 kwietnia 1915	Projekt ostateczny 30 sierpnia 1917
Wyporność	36.300 ton	41.200 ton
Długość całkowita	262,13 m	262,13 m
Szerokość	31,70 m	31,70 m
Prędkość	32 węzły	31 węzłów
Górny pas pancerny	3“ (76 mm)	5“ (127 mm)
Środkowy pas pancerny	5“ (127 mm)	7“ (178 mm)
Dolny pas pancerny	8“ (203 mm)	12“ (305 mm)
Pokład dziobowy	1,25“ (32 mm)	1,625“ (41 mm)
Pokład górny (średnio)	1“ (25 mm)	1,25“ (32 mm)
Pokład główny (średnio)	1,5“ (38 mm)	1,875“ (48 mm)
Pokład dolny (średnio)	1,625“ (41 mm)	1,625“ (41 mm)
Pas średni	5,3“ (135 mm)	8“ (203 mm)
Pokłady razem	5,375“ (137 mm)	6,35“ (161 mm)
Całkowita masa opancerzenia	10.100 ton	13.550 ton
Udział masowy opancerzenia	27,8%	32,8%

Bitwa rozpoczęła się w sposób przewidywany przez dowództwa obu flot. Wysłane przed główne siły krążowniki liniowe natknęły się na siebie, po czym okręty Hippera: ***Lützow***, ***Derfflinger***, ***Seydlitz***, ***Moltke*** i ***Von der Tann*** zaczęły uciekać w kierunku znajdujących się około 60 mil pancerników. Wreszcie nadarzyła się okazja, by zaciągnąć w pułapkę mniejszy zespół okrętów angielskich, które, oczywiście, podjęły pościg. Anglicy mieli przewagę - w pogoń ruszyło 6 krążowników liniowych: ***Lion***, ***Princess Royal***, ***Queen Mary***, ***Tiger***, ***New Zealand*** i ***Indefatigable*** oraz 5 eskadra okrętów liniowych: ***Barham***, ***Warspite***, ***Valiant*** i ***Malaya***. Te ostatnie, trochę wolniejsze od krążowników, zostały przydzielone Beatty'emu w zamian za trzy krążowniki liniowe, które odesłano na północ dla odbycia ćwiczeń artyleryjskich. Rozpoczynając o 15.35 pojedynek artyleryjski Beatty znajdował się w niezbyt korzystnym położeniu. Od strony okrętów niemieckich horyzont był zamglony, przy czym miały one za sobą słońce, które oślepiając angielskich artylerzystów, oświetlało ich okręty. Niemcy bardzo szybko wstrzelali się uzyskując trafienia. O 17.00 granat ***Lützowa*** trafił flagowy okręt Beatty'ego ***Lion*** w wieżę "Q" znajdującą się na śródokręciu. Pocisk uderzył w łączenie przedniej ściany wieży z dachem i zrywając jego przednią część jak wieko z puszki, eksplodował nad niczym nie chronionymi działami, zabijając większość obsługi. Wybuch zapalił kilka przygotowanych do załadowania pojemników z kordytem.

22 sierpnia 1918 roku tuż po zwodowaniu kadłub *Hooda* prowadzony jest przez cztery holowniki do nabrzeża wyposażeniowego stoczni John Brown & Co w Clydebank.

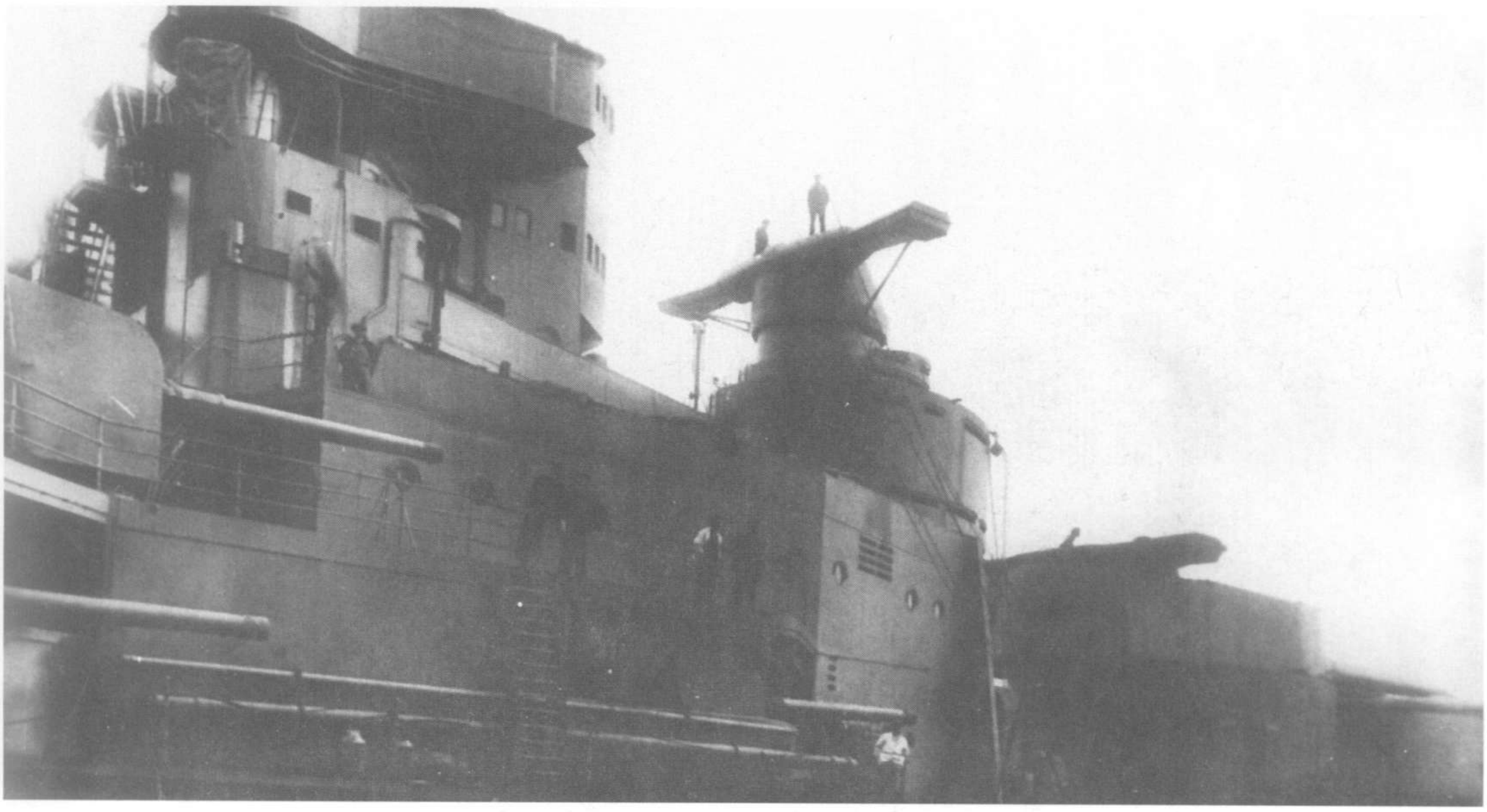


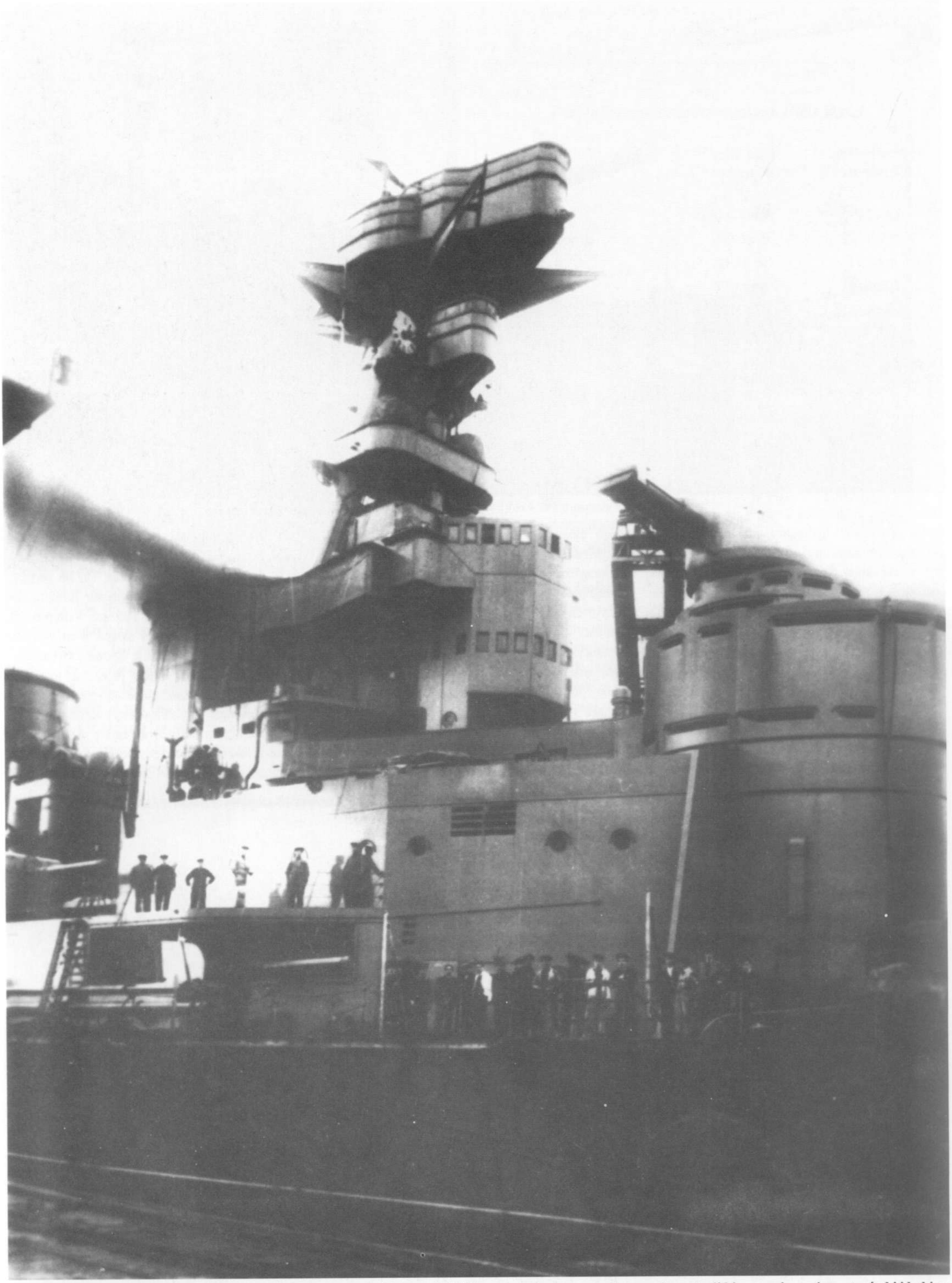
7 sierpnia 1919 roku - pierwsze działo kal. 381 mm w trakcie instalacji w wieży "C".

Lewe działo, pozbawione kontroli na skutek przerwania przewodów hydraulicznych, przechyliło się pod ciężarem zamkowej części lufy. Przez otwarty wybuchem zamek działa prosto w ogień zsunęły się ładunki prochowe przygotowane do oddania strzału. W wieży szalało piekło. W ciągu kilkunastu minut ekipy awaryjne zdołały jednak opanować sytuację, zalewając wieżę wodą z rozciągniętych węży. Niebezpieczeństwo wydawało się zażegnane. Nie minęło jednak pół godziny od fatalnego trafienia, gdy kłopoty zaczęły się od nowa. Zmiana kursu ustawiła okręt inaczej do wiatru. Strumień powietrza rozdmuchał tlące się gdzieś jeszcze resztki ładunków rozniecając ogień na nowo. Szybko zajęły się jedwabne woreczki z kordytem tkwiące na unieruchomionych wyciągach podajników. Reakcja materiału miotającego była nieoczekiwanie gwałtowna — strzelił językiem ognia na wysokość 60 metrów! Wybuch wtłoczył żar w dół wieży szybami podajników, zwęglając połowę z liczącej 70 osób załogi komór amunicyjnych i mechanizmów wieży. Pancerne drzwi wiodące do komór spaczyły się pod wpływem temperatury. Eksplozja zerwała także płytę zabezpieczającą system wentylacyjny magazynów. Ogień miał wolny dostęp do znajdujących się tam 440 pocisków kalibru 343 mm. Szczęściem dla okrętu było wydanie kilkanaście minut wcześniej przez dowódcę rozkazu zatopienia komór amunicyjnych. Gdyby nie to, potworny wybuch rozerwałby okręt na pół.

O ile załoga flagowca Beatty'ego mogła mówić o wielkim szczęściu, o tyle opuściło ono ostatni angielski okręt w szyku - ***Indefatigable***. Tuż po godzinie 17.00 trzy pociski 280 mm z ***Von der Tanna*** trafiły go w okolice rufowej wieży 305 mm. Nastąpiła niewielka eksplozja, krążownik skręcił w prawo i wyszedł z szyku tonąc przez rufę otoczony kłębami dymu. Nim ktokolwiek zdążył przekazać meldunek o rozmiarach uszkodzeń, nadleciał jeszcze jeden pocisk wybuchając w pobliżu wieży dziobowej, a po nim kolejny, trafiając tym razem bezpośrednio w wieżę. W kilka sekund później chmura brązowego dymu całkowicie spowiła nieszczęsny okręt, rozjaś-

Fragment dziobowej nadbudówki *Hooda* z widocznym 15-stopowym dalmierzem na wieży dowodzenia — 9 stycznia 1920 roku.





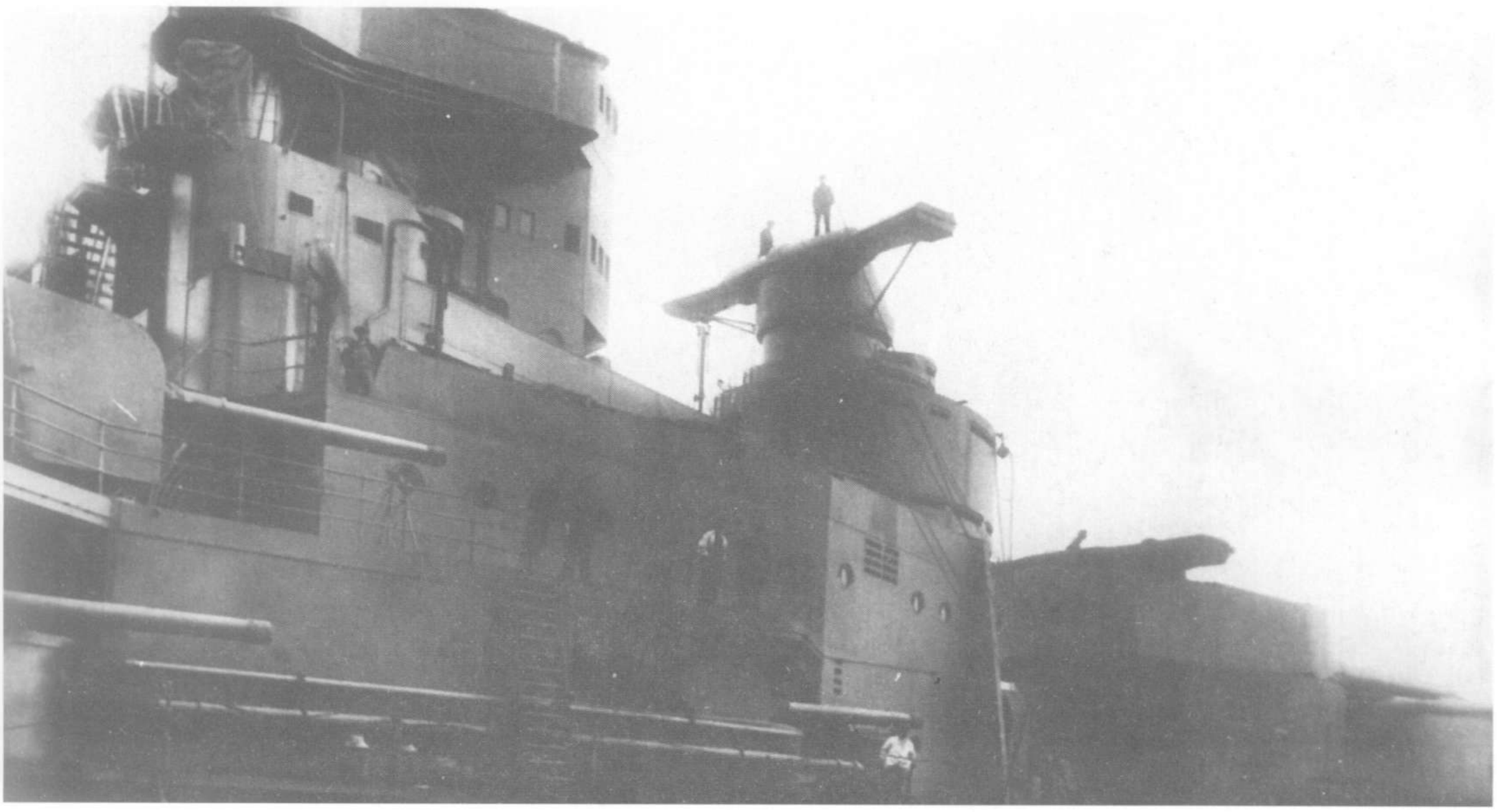
Zdjęcie wykonane 9 stycznia 1920 roku w trakcie prac wyposażeniowych. Widoczne są obszerne pomieszczenia centrali kierowania ogniem, sterówki i kabiny nawigacyjnej oraz bryły pancernej wieży dowodzenia z 15-stopowym dalmierzem na dachu, służącym do kierowania ogniem artylerii głównej. Dobrze widoczna jest struktura masztu.

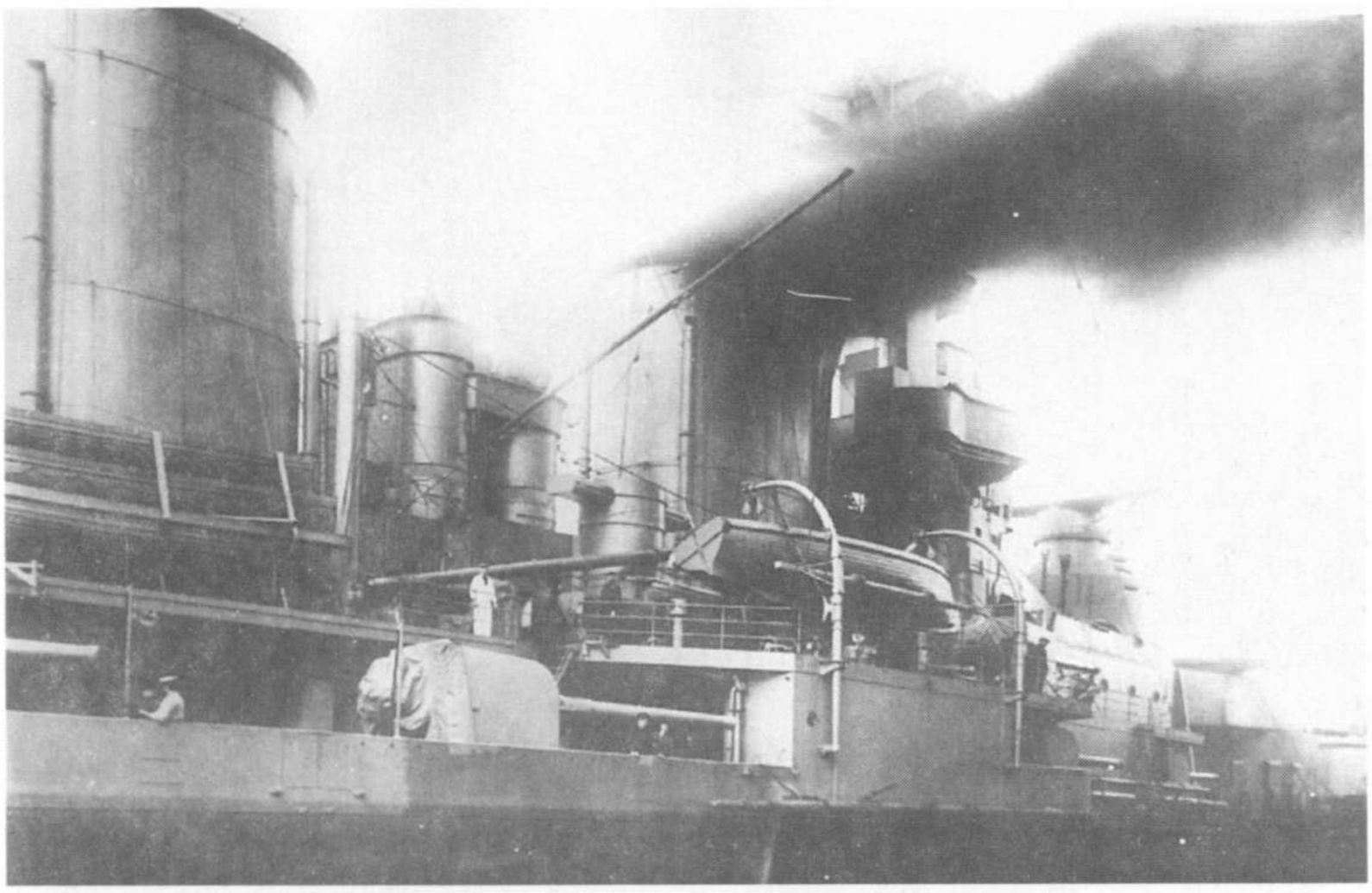
Hood **w trakcie prac wyposażeniowych - 9 stycznia 1920 roku.**

niając się co chwila pomarańczowymi błyskawicami eksplozji. Rozrywany wybuchami amunicji ***Indefatigable*** przewrócił się przez lewą burtę stępką do góry i zatonął. Z liczącej 1019 osób załogi niemiecki niszczyciel **S 16** uratował tylko dwie. Osoby te wchodziły w skład obsługi dziobowego stanowiska kierowania ogniem umieszczonego na czubku masztu. Obie sądziły zresztą, że ich okręt zatonął po trafieniu torpedą. Kiedy w jakiś czas potem obok miejsca tragedii przechodziła spieszącą za krążownikami 5. eskadra okrętów liniowych Evana-Thomasa, rozrzucone po morzu szczątki powitane zostały okrzykami triumfu. Tak mógł tonąć tylko okręt niemiecki...

W 20 minut po otwarciu ognia Hipper zniwelował liczebną przewagę po stronie Anglików. Nie minęło pół godziny, gdy przewaga znalazła się po jego stronie. Około 17.20 ***Derfflinger*** przeniósł swój ogień na dobrze dotąd strzelającą ***Queen Mary*** i szybko wstrzelał się w cel. Trafiona pociskiem wieża "Q" na śródokręciu straciła jedno działo. W chwilę później 3 lub 4 pociski z ***Seydlitza*** i ***Derfflingera*** rozerwały się na dziobie, powodując znaczną eksplozję wewnątrz jednej z wież. W tym samym momencie kolejna niemiecka salwa wybuchła na śródokręciu, niszcząc uszkodzoną już wieżę "Q". Jednocześnie straszliwy wybuch dosłownie rozerwał dziobową część kadłuba ***Queen Mary***, wyrzucając na wysokość kilkudziesięciu metrów grube płyty pancerza, łodzie ratunkowe, elementy wyposażenia. Pogrążająca się w morzu część rufowa okrętu uniosła z wody ciągle obracające się śruby. Pożar ładunków w wieży "Q" spowił pozostałą część okrętu gęstym dymem, sięgającym w końcu 500 metrów. Idący za

Hood **w trakcie prac wyposażeniowych - 9 stycznia 1920 roku.**





***Hood* w trakcie prac wyposażeniowych - 9 stycznia 1920 roku.**

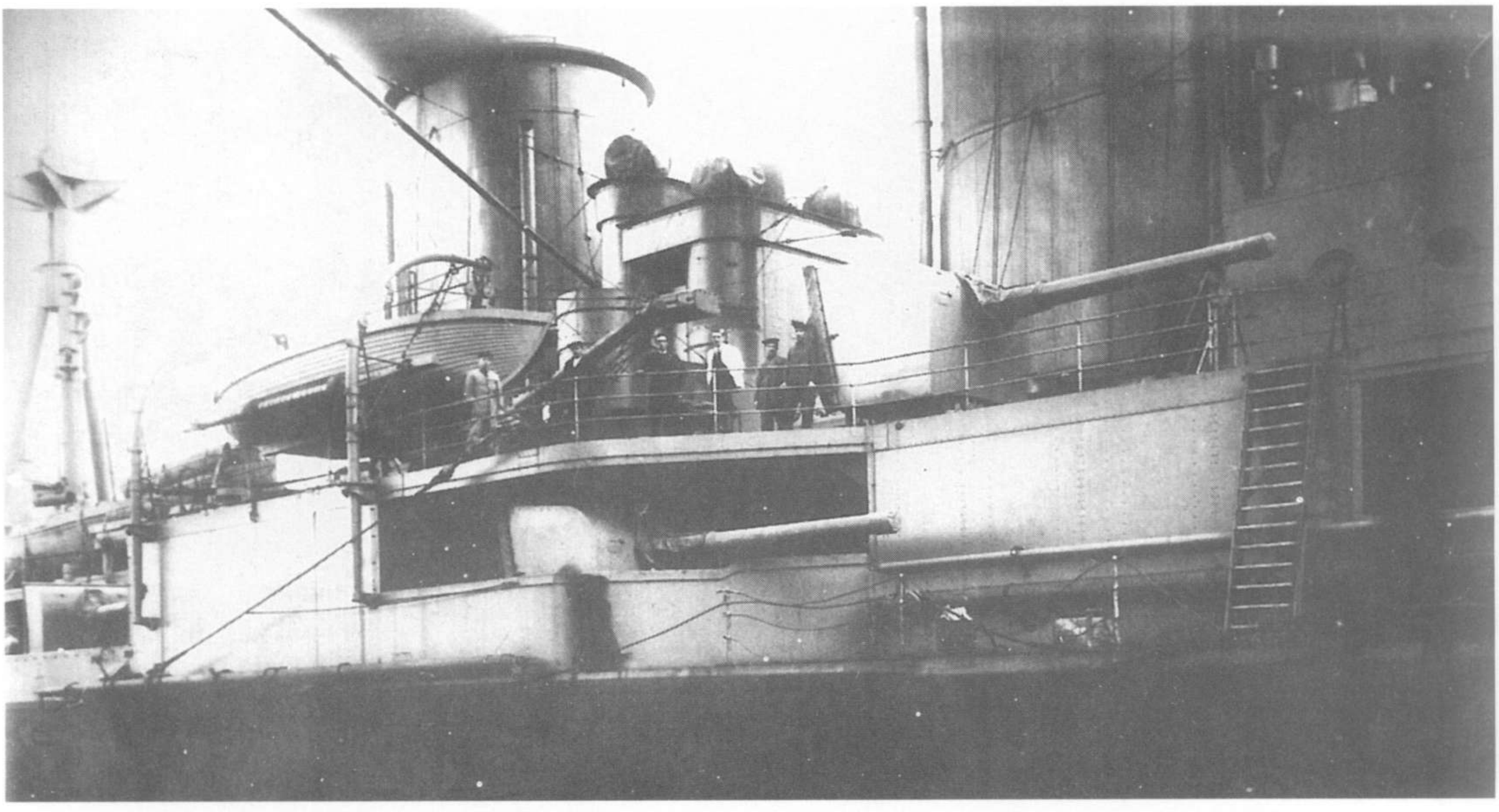
Queen Mary krążownik ***Tiger*** wpadł w tę chmurę, zmieniając nieznacznie kurs, by uniknąć zderzenia z wrakiem. Część zgromadzonej na pokładzie ***Tigera*** załogi obserwowała z odległości 150 metrów przewrót ***Queen Mary*** do góry dnem i jednoczesną eksplozję, która zasypała przechodzący obok krążownik gradem odłamków. Niewielu z członków załogi uniknęło zagłady od wybuchu lub wirów tworzonych przez tonący kadłub. Angielskie niszczyciele wyłowiły z wody 20 marynarzy, niemieckie tylko 2. Okręt ***Queen Mary*** stał się grobem 1266 osób.

Po zatopieniu drugiego krążownika liniowego eskadra Beatty'ego znalazła się w trudnym położeniu, jako że teraz cztery jego okręty walczyły z pięcioma niemieckimi. Na szczęście na arenie pojawiła się eskadra Evana-Thomasa, składająca się z tak nie docenianych przez adm. Jellicoe pancerników typu ***Queen Elizabeth***. Okręty te we wspaniałym stylu weszły do akcji, rażąc niemieckie jednostki - z nieosiągalnych dla nich odległości - potężnymi działami kalibru 381 mm. Gdy jednak na horyzoncie pojawiły się pierwsze okręty zwiastujące nadchodzenie całej Hochseeflotte, z kolei Beatty otrzymał szansę realizacji planu mającego doprowadzić do walnej bitwy między obiema flotami. Sytuacja się odwróciła i angielskie okręty poczęły uciekać na północny zachód, w stronę nadciągającej Grand Fleet. Za nimi ruszyły krążowniki Hippera oraz reszta floty niemieckiej.

W celu wsparcia sił Beatty'ego adm. Jellicoe wysłał przodem swe najszybsze okręty - 3. eskadrę krążowników liniowych (***Invincible***, ***Indomitable***, ***Inflexible***) pod dowództwem kontradm. Hooda. O godzinie 18.30 jego okręty rozpoczęły walkę, bardzo szybko trafiając ***Lützowa***. Jednakże 5 minut później szczęście po raz kolejny dopisało znajdującym się w coraz trudniejszym położeniu okrętom Hippera. W lekkiej mgiełce, jaka dotąd spowijała angielskie krążowniki pojawiła się przerwa i niemieckim artylerzystom ukazała się wyrazista na tle zachodzącego słońca sylwetka ***Invincible'a*** flagowego okrętu kontradm. Hooda. ***Invincible*** natychmiast dostał się pod ostrzał co najmniej dwóch krążowników niemieckich, otrzymując trafienie w wieżę "Q". W chwilę później kilka kolejnych pocisków trafia w to samo miejsce, zrywając pancerny dach wieży. Powtarza się scenariusz z ***Liona***. Wybuch zapala ładunki miotające, ogarnia podajniki, którymi eksplozja dociera do komór amunicyjnych. Tym razem finał jest tragiczny. Po raz trzeci w tej bitwie kłąb gęstego dymu i charakterystyczny jasnopomarańczowy błysk eksplozji spowijają okręt. Przepołowiony wybuchem kadłub zniknął pod wodą w ciągu 15 sekund, pozostawiając nad powierzchnią oparte na dnie dziób i rufę tego, co przed sekundami stanowiło część tak sławnej „kawalerii floty". Część dziobowa zatonęła w godzinę później, rufę okrętu widziano jeszcze dnia następnego. Wraz z kontradm. Hoodem zginęło 60 oficerów i 965 marynarzy. Niszczyciel ***Badger*** odnalazł tylko 6 marynarzy.

Zatonięcie ***Invincible'a*** dopełniło czary goryczy, jaką dla całej Wielkiej Brytanii był wynik bitwy jutlandzkiej. Mimo wielkich nakładów finansowych, jakie cały kraj ponosił na budowę i utrzymanie olbrzymiej floty, Grand Fleet nie zdołała zmusić floty niemieckiej do walnej bitwy, a zadane jej straty nie dość, że były niewspółmiernie małe do oczekiwań, to na dodatek nie przewyższały własnych. Całkowitym szokiem dla opinii publicznej był tragiczny los trzech okrytych famą krążowników liniowych, które pod ogniem niemieckich okrętów rozrywały się jak bańki mydlane. Zaskoczenie potęgował fakt, iż na żadnym z krążowników niemieckich, mimo doznania czasem bardzo wielkich uszkodzeń (***Von der Tann*** wrócił do bazy z rozbitymi wszystkimi wieżami 280 mm, ***Seydlitz'a*** osadzono na mieliźnie u wejścia do portu, a ***Lützow*** został zatopiony przez własną załogę bardziej z obawy przed wpadnięciem w ręce przeciwnika, niż z braku możliwości utrzymania go na wodzie), nie doszło do wybuchu amunicji. Dużą w tym rolę, o czym Anglicy nie wiedzieli, odegrała krwawo

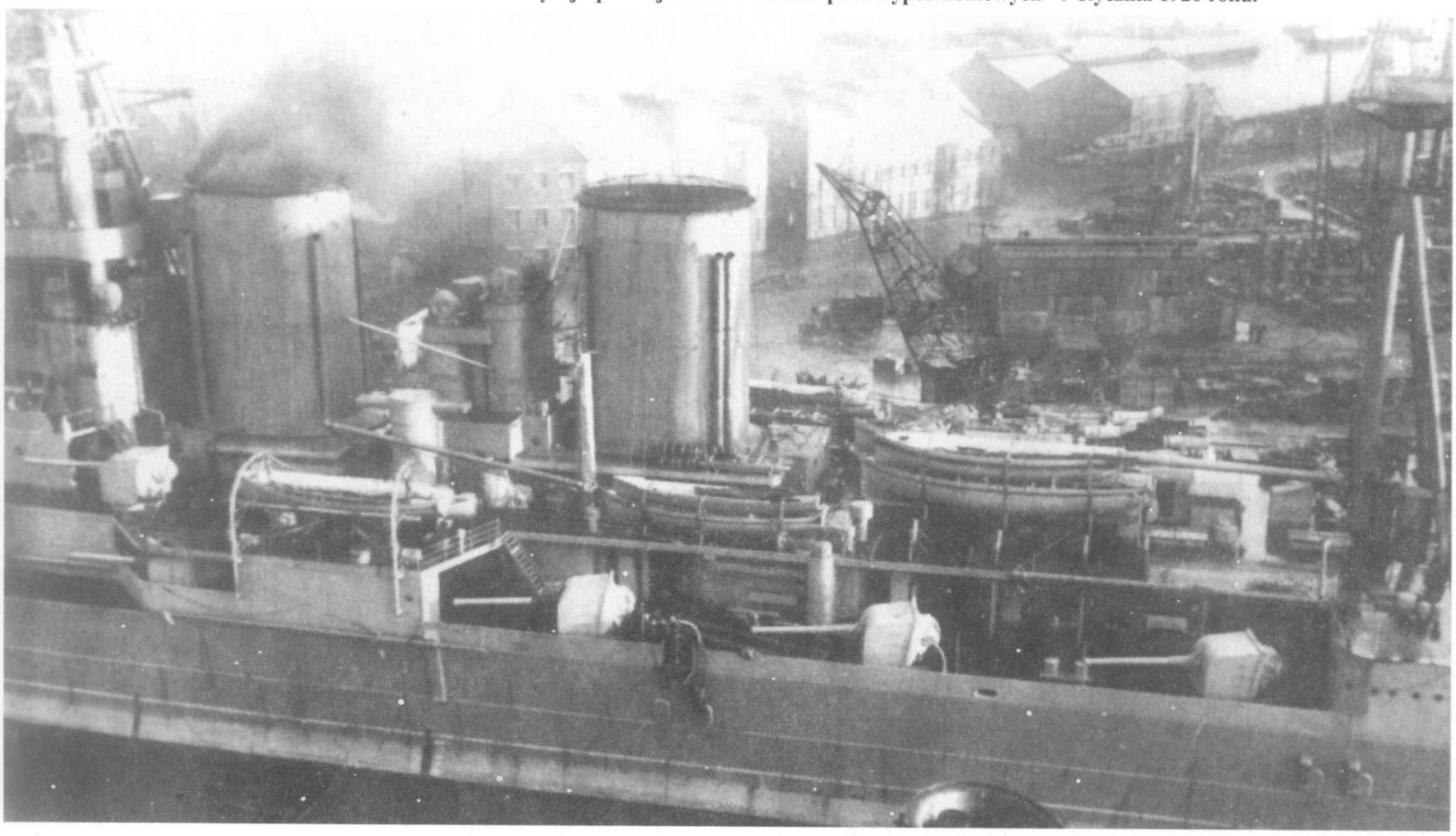
***Hood* w trakcie prac wyposażeniowych - 9 stycznia 1920 roku.**



okupiona lekcja udzielona przez Anglików na krążowniku ***Seydlitz*** w bitwie koło Dogger Bank.

Pierwszą reakcją admiralicji na wieść o wyniku starcia z flotą niemiecką było wstrzymanie budowy 4 wielkich krążowników liniowych do czasu stwierdzenia przez specjalnie powołaną komisję przydatności tych okrętów oraz przyczyny eksplozji na angielskich krążownikach w celu dokonania poprawek w ich konstrukcjach. Komisja dochodzeniowa przyjęła wersję wysuniętą przez głównego konstruktora floty Eustace Tennysona D'Eyncourta. Stwierdził on, iż przyczyną zatopienia wszystkich trzech krążowników liniowych było niedostateczne opancerzenie i zabezpieczenie komór amunicyjnych oraz podajników. Wskazał też na wyższość niemieckich regulaminów dotyczących przechowywania i transportowania ładunków prochowych. W związku z tym komisja zaleciła zaprojektowanie i zamontowanie na wszystkich okrętach u dołu i góry podajników amunicyjnych ognioodpornych drzwi tak, aby w każdym momencie jedne z nich były zawsze zamknięte. Było to bardzo ważne, jako że w czasie prowadzenia ognia

Powyżej i poniżej: *Hood* w trakcie prac wyposażeniowych - 9 stycznia 1920 roku.



***Hood* w trakcie prac wyposażeniowych - 9 stycznia 1920 roku.**

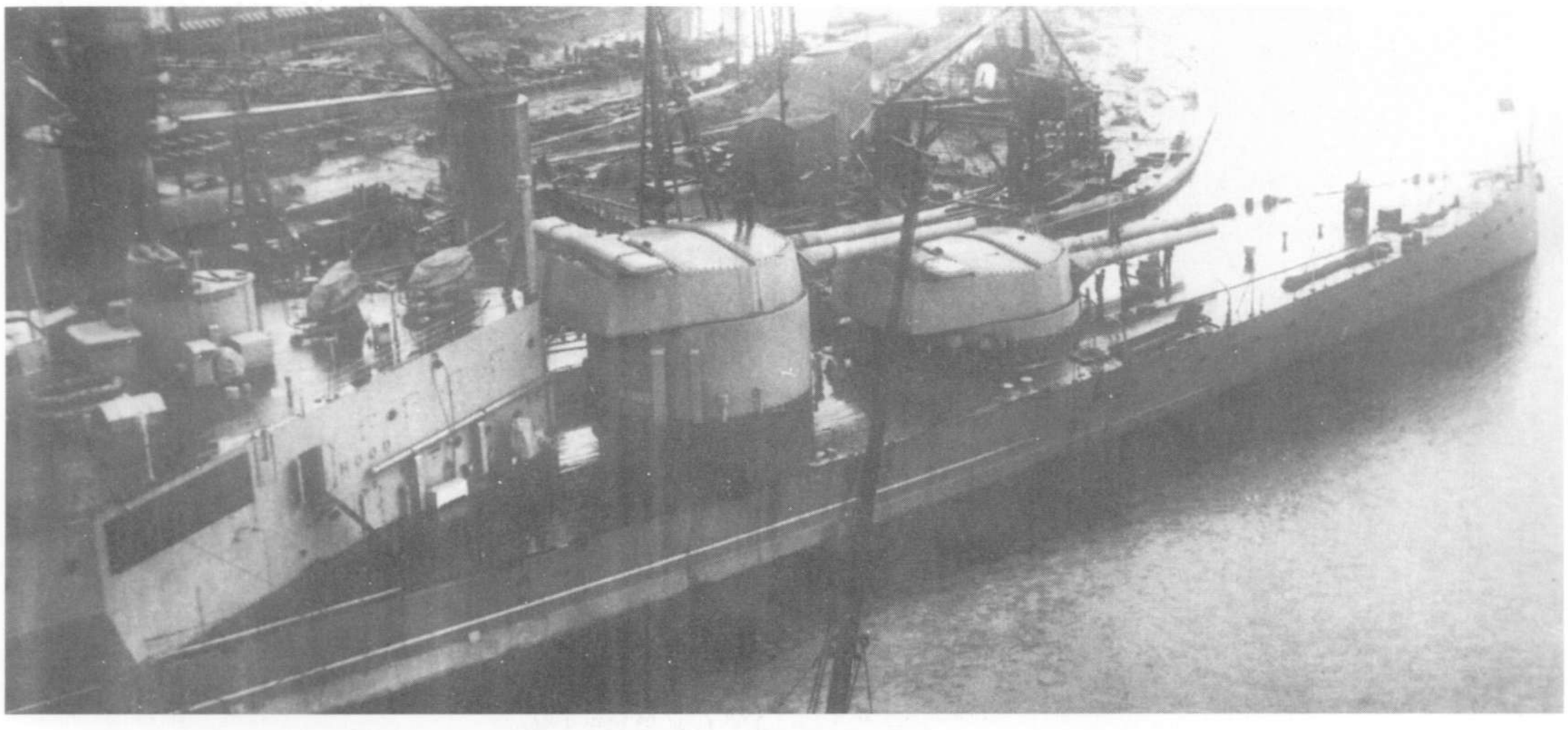
w wyciągu stale znajdowało się 10 pojemników z kordytem, które w razie pożaru w wieży tworzyły swoisty lont wiodący do magazynów amunicyjnych i komór prochowych. Wbrew powszechnej opinii, oprócz ***Lützowa***, żaden z niemieckich okrętów liniowych biorących udział w bitwie jutlandzkiej nie miał jeszcze podobnych przegród.

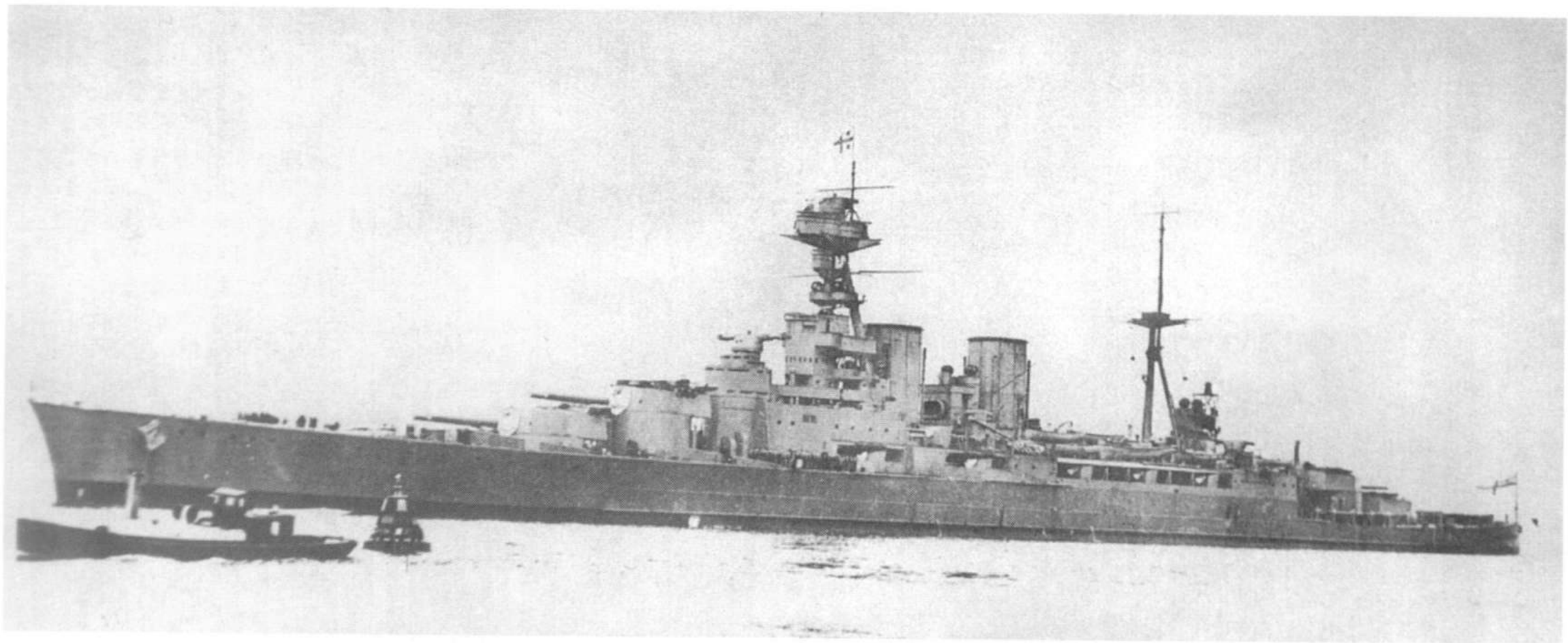
Duży nacisk położono też na wzmocnienie (gdzie to było możliwe) pancerza wokół i nad komorami oraz na przekonstruowanie pancernych drzwi do nich wiodących. Komisja zasugerowała także zastosowanie niemieckiego sposobu transportowania kordytu w pojemnikach z brązu zamiast w jedwabnych woreczkach. Anglicy już w 1915 r. przetłumaczyli niemiecki podręcznik dotyczący obsługi komór, wież i podajników, a stało się to na ... flagowym okręcie adm. Jellicoe, pancerniku ***Iron Duke***. Niestety, tłumaczenie to miało wtedy charakter ciekawostki. Specjalną troską objęto kordyt - rodzaj prochu, który wystrzeliwał pociski z lufy. Tutaj dodatkowy niepokój budził fakt coraz częściej powtarzających się eksplozji w bazach na okrętach angielskich, a także na japońskich i włoskich, które także używały kordytu produkowanego według angielskiej technologii. Po specjalnych badaniach wykryto nieprawidłowości w procesie produkcyjnym, które sprawiały, iż kordyt był bardzo podatny na samozapłon, a zapalony na wolnej przestrzeni zamiast palić się zwykłym płomieniem, strzelał gwałtownym ogniem. To właśnie dlatego pożar docierał nie zabezpieczonymi szybami podajników aż na dno okrętów. W kwietniu 1917 r. rozpoczęto na wszystkich okrętach wymianę starego kordytu na produkowany według nowej technologii. Nim jednak operacja ta została doprowadzona do końca, ofiarą eksplozji padł jeszcze jeden pancernik - ***Vanguard*** (9.07.1917 r.).

1 września 1916 r. po raz drugi położono stępkę pod krążownik liniowy ***Hood***. Trzy miesiące dzielące tę datę od pierwszego położenia stępki admiralicja wykorzystała na uzgadnianie z biurem konstrukcyjnym kolejnych poprawek w planach okrętu. Dotyczyły one głównie wzmocnienia opancerzenia, a także wprowadzenia zaleceń komisji. Szczególną uwagę zwrócono na ochronę komór amunicyjnych i prochowych - praktycznie aż do ukończenia okrętu w 1920 r. wprowadzano na nim zmiany w stosunku do pierwotnego projektu. Część konstruktorów domagała się, by nad tak dla okrętu niebezpiecznymi miejscami, jak komory amunicyjne ukształtować coś na kształt szybu, który w razie wybuchu kierowałby eksplozję ku górze, pozostawiając, przynajmniej w teorii, konstrukcję kadłuba nietkniętą. Admiralicja kategorycznie sprzeciwiła się temu, uważając, że oznaczałoby to istnienie możliwości bezpośredniego trafienia w komory amunicyjne. „Pociski nieprzyjaciela mają pozostać na zewnątrz brytyjskich komór amunicyjnych" - brzmiało jedno ze zdań opinii admiralicji z grudnia 1916 r.

Historia lubi się powtarzać, szczególnie wtedy, gdy zadufani w sobie ludzie nie potrafią uczyć się na błędach. 25 lat później ***Hood***, największy okręt wojenny świata, został zatopiony jedną salwą niemieckiego pancernika, która wbrew deklaracji brytyjskich admirałów z 1916 r. znalazła drogę do komory amunicyjnej okrętu.

***Hood* w trakcie prac wyposażeniowych - 9 stycznia 1920 roku.**





Kalendarium okrętu

1 września 1916 r. - Położenie stępki w stoczni John Brown & Co. w Clydebank.

22 sierpnia 1918 r. lady Hood - wdowa po dowódcy 3. eskadry krążowników liniowych, który zginął na pokładzie ***Invincible*** w bitwie jutlandzkiej - rozbijając butelkę szampana i wypowiadając tradycyjną formułkę, ochrzciła przygotowany do wodowania kadłub wielkiego okrętu, nadając mu imię ***Hood*** *- dla uhonorowania rodziny, która dała Anglii pięciu admirałów.

12 września 1918 r. - Ukończenie montażu pancerza pierwszej barbety.

28 października 1918 r. - Zakończenie instalacji zespołów turbin.

2 maja 1919 r. - Ustawienie głównego masztu.

7 sierpnia 1919 r. - Zakończenie instalacji pierwszego działa artylerii głównej.

9 stycznia 1920 r. - Przygotowanie jednostki do wyjścia w morze do prób stoczniowych w Rosyth.

luty 1920 r. - Na ***Hoodzie*** przeprowadzono próby stoczniowe w H. M. Dockyard w Rosyth, następnie dokowano go w celu oględzin części podwodnej.

5 marca 1920 r. - Ukończenie prac stoczniowych w John Brown & Co w Clydebank.

29 marca 1920 r. - Zakończono całkowicie wyposażanie okrętu.

marzec 1920 r. - **maj 1920 r**. - ***Hood*** odbywał próby prędkości oraz inne próby morskie na mili pomiarowej w Arran. W międzyczasie był dokowany w celu wyczyszczenia kadłuba.

15 maja 1920 r. - Oddanie okrętu do służby**.

17 maja 1920 r. - ***Hood*** został okrętem flagowym eskadry krążowników liniowych Royal Navy.

lato 1920 r. - Razem z krążownikiem liniowym ***Tiger*** w asyście 9 niszczycieli wypływa z wizytą do Szwecji. Z powodu zbyt dużego zanurzenia ***Hood*** musiał zacumować w Nynashamn. Okręt wizytowany był przez króla Szwecji wraz z synem. ***Hood*** następnie został skierowany do Rewla aby wzmocnić Eskadrę Bałtycką, walczącą z bolszewikami, nie zdążył jednak dopłynąć, gdyż rozkaz kierujący go tam został odwołany. W drodze powrotnej cały zespół zawitał do Kopenhagi i kilku portów norweskich.

grudzień 1920 r. - ***Hood*** wpłynął do bazy w Scapa Flow na Orkadach. Tam przebywał aż do wiosny 1921 roku.

Powyżej: *Hood* w latach 1922-23. Na rufowej nadbudówce eksperymentalna wieżyczka nadajnika radiowego, ustawiona w 1922 r., zdjęta w lipcu 1923 roku.
Poniżej: Widok pomostu bojowego i dziobowych wież 381 mm - zdjęcie z początku lat dwudziestych. Widoczne zegarowe wskaźniki odległści celu (tzw. range clocks).

Hood **w trakcie wokółziemskiej podróży w latach 1923—24.**

wiosna 1921 r. - Razem z krążownikiem liniowym ***Tiger*** wyruszył w rejs do Gibraltaru. Po drodze ***Hood*** wizytował Malagę, Walencję i Tulon.

lato 1921 r. - ***Hood*** powrócił na macierzyste wody do Rosyth. Tam został dokowany i przeszedł drobne naprawy.

jesień 1921 r. - Okręt bazował w Rosyth, Invergordon, Portland. W tym czasie odbył próbne strzelania i został poddany ponownym próbom prędkości.

grudzień 1921 r. - ***Hood*** powracił do bazy w Scapa Flow na Orkadach.

wiosna 1922 r. - Ponowne przebazowanie do Gibraltaru. W tym czasie wizytuje również Tulon.

29 maja 1922 r. - ***Hood*** wpłynął do Devonport.

lipiec 1922 r. - Podczas pobytu w Torbay ***Hood*** był wizytowany przez króla Jerzego V.

W tym okresie wyjątkowy charakter ***Hooda*** uwypuklił się jeszcze bardziej. Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Japonia, Włochy i Francja na Konferencji Waszyngtońskiej zawarły porozumienie, na mocy którego m.in. ustalono limit wyporności dla pancerników i krążowników liniowych, a wszyscy uczestnicy konferencji zobowiązali się do przerwania budowy nie ukończonych okrętów. Skutkiem traktatu waszyngtońskiego na złom poszły często prawie gotowe okręty. Jednocześnie ustalono limit wyporności pancerników na 35 tysięcy ton. Wyjątek od powyższego postanowienia uczyniono dla ***Hooda***, zezwalając Wielkiej Brytanii na zatrzymanie

Hood **na redzie — 1934 rok.**

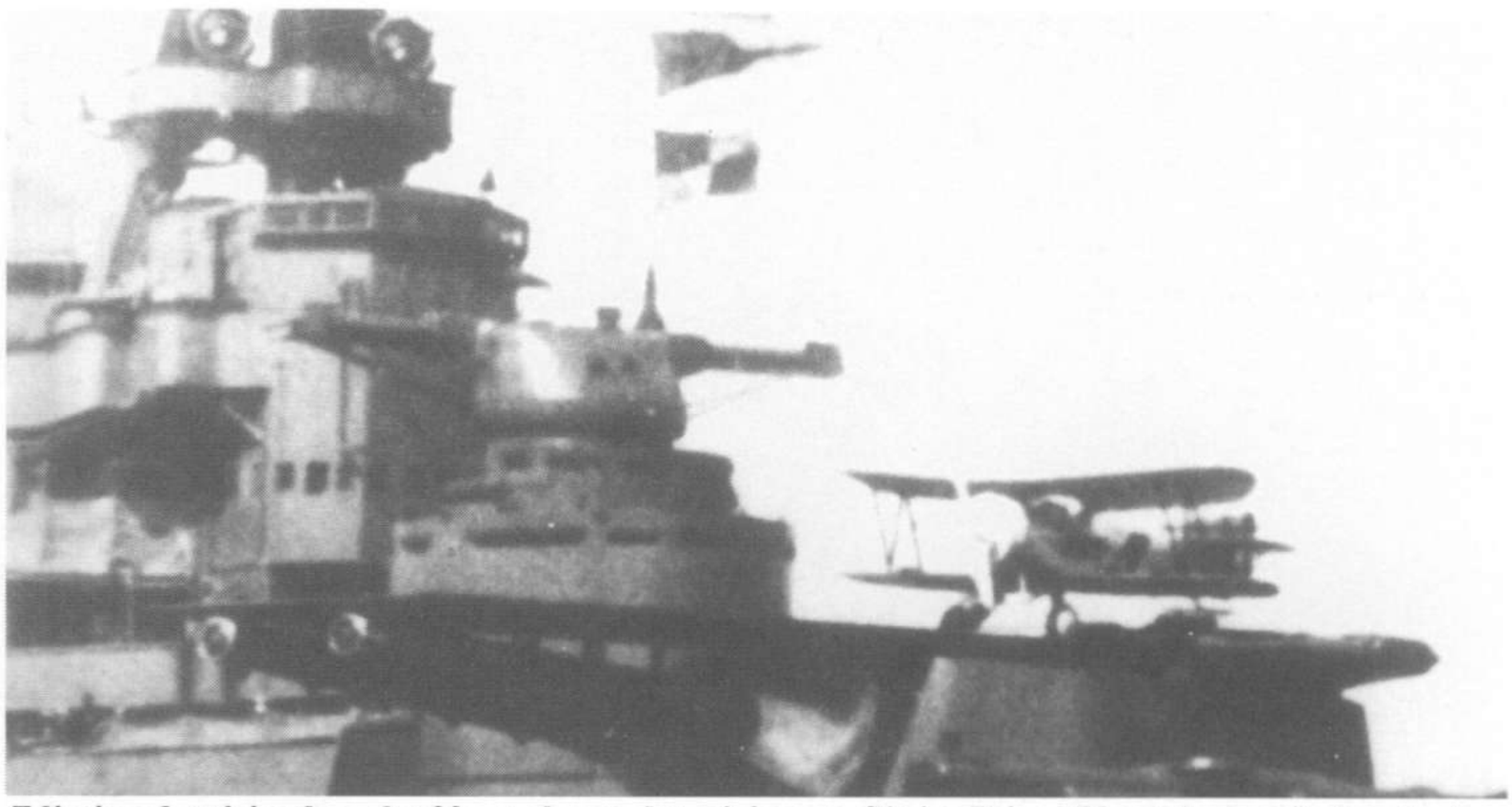
go w składzie floty. Dzięki temu ***Hood*** pozbył się na wiele lat wszelkich „pretendentów" do miana największego okrętu świata.

wrzesień 1922 r. - Razem z krążownikiem liniowym ***Repulse*** wypłynął na drugą stronę Atlantyku, wioząc nieoficjalną delegację Royal Navy na obchody stulecia proklamowania niepodległości Brazylii. Obydwa okręty zawinęły do Rio de Janeiro, gdzie odwiedził je prezydent republiki.

W Rio doszło też do meczu bokserskiego pomiędzy reprezentacją Wielkiej Brytanii a reprezentacją Stanów Zjednoczonych, wygranego nieoczekiwanie przez Anglików. Podporę reprezentacji angielskiej stanowiło 5 członków załogi ***Hooda***, który przez cały okres międzywojenny był "wylęgarnią" bokserskich talentów.

Następnie okręty złożyły wizytę w Sao Paulo. W drodze powrotnej ***Hood*** złożył wizytę w Brytyjskich Indiach Zachodnich, na Wyspach Kanaryjskich, następnie zawinął do Gibraltaru. W trakcie rejsu obydwa okręty odbyły ćwiczenia artyleryjskie i strzelania torpedowe.

Pełnienie funkcji reprezentacyjnych było bardzo kosztowne. Pierwsze lata służby okrętu kosztowały angielskiego podatnika ok. 270 tysięcy funtów rocznie, wydawanych na utrzymanie ***Hooda*** w takim stanie, by mógł być zwiedzany zarówno przez głowy państw, jak i przez tysiące turystów zwabionych do portu zawinięciem największego okrętu wojennego świata. Z powyższej sumy tylko 72 tysiące funtów stanowiły pobory załogi. W latach trzydziestych koszt utrzymania okrętu wzrósł do 400 tysięcy funtów, co było sumą niemałą, zważywszy, że cały okręt zbudowano za sumę 6250 tysięcy funtów.



Zdjęcie z drugiej połowy lat 20—tych przedstawiające myśliwiec Fairey *Flycatcher* na platformie startowej wieży "B".

grudzień 1922 r. - ***Hood*** powrócił na macierzyste wody i wpłynął do Portsmouth.

wiosna 1923 r. - Okręt został skierowany na Morze Śródziemne. Tam bazował w Gibraltarze i przez pewien okres czasu odbywał patrole.

maj/czerwiec 1923 r. - Okręt wziął udział w dorocznych ćwiczeniach floty w Invergordon.

Czerwiec/lipiec 1923 r. - ***Hood*** razem z krążownikiem liniowym ***Repulse*** i korwetą ***Snapdragon*** popłynął z wizytą kurtuazyjną do Norwegii i Danii. Król i królowa Norwegii gościli na pokładzie ***Hooda.*** Na maszt podniesiono królewską flagę, a także proporzec admiralski, jako że król Norwegii posiadał tytuł "Honorowego Admirała Royal Navy". Następnie okręt wizytował Skagen i Torbay.

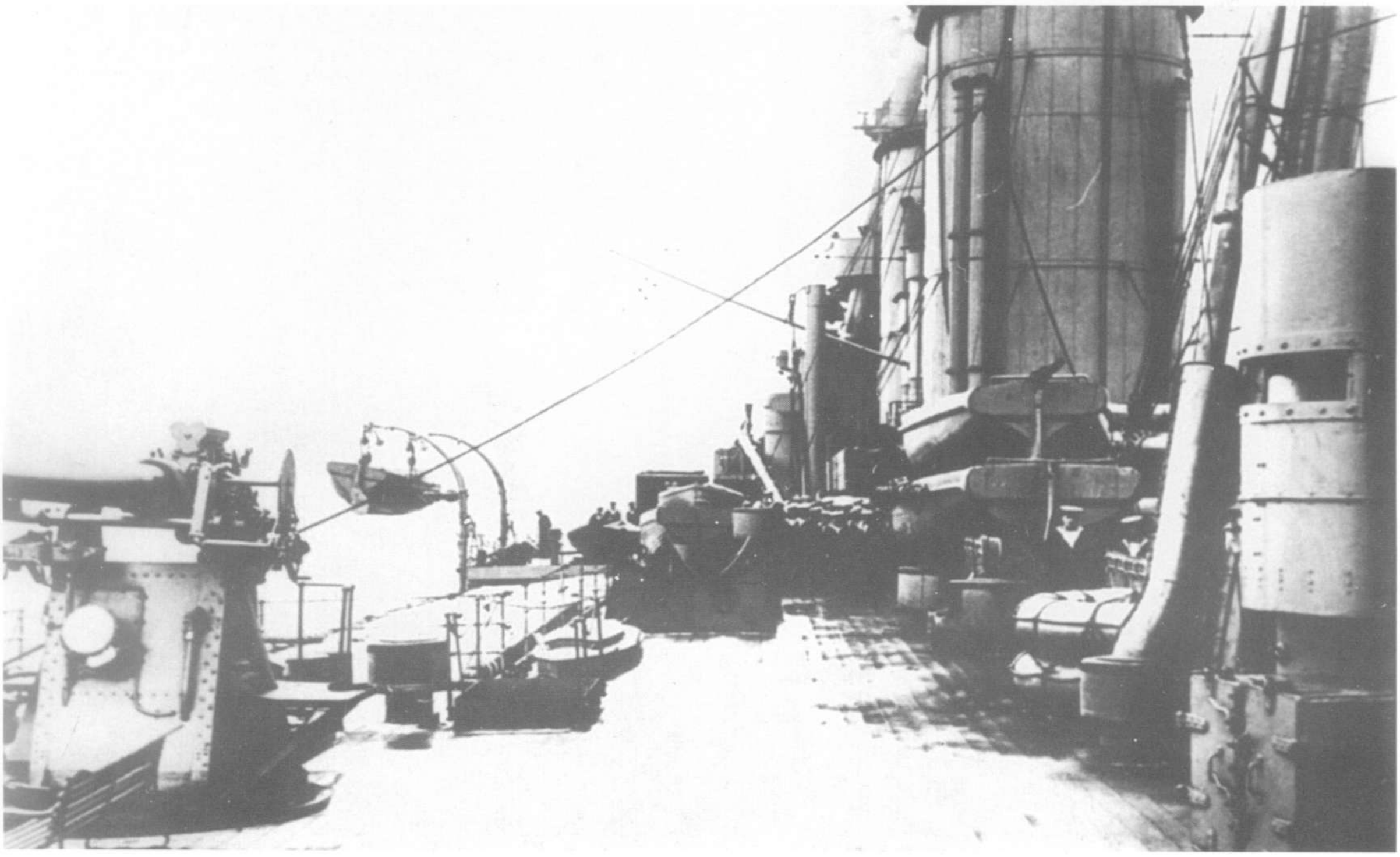
Sierpień 1923 r. - Podczas pobytu w Torbay ***Hooda*** zwiedziło ponad 5000 ludzi.

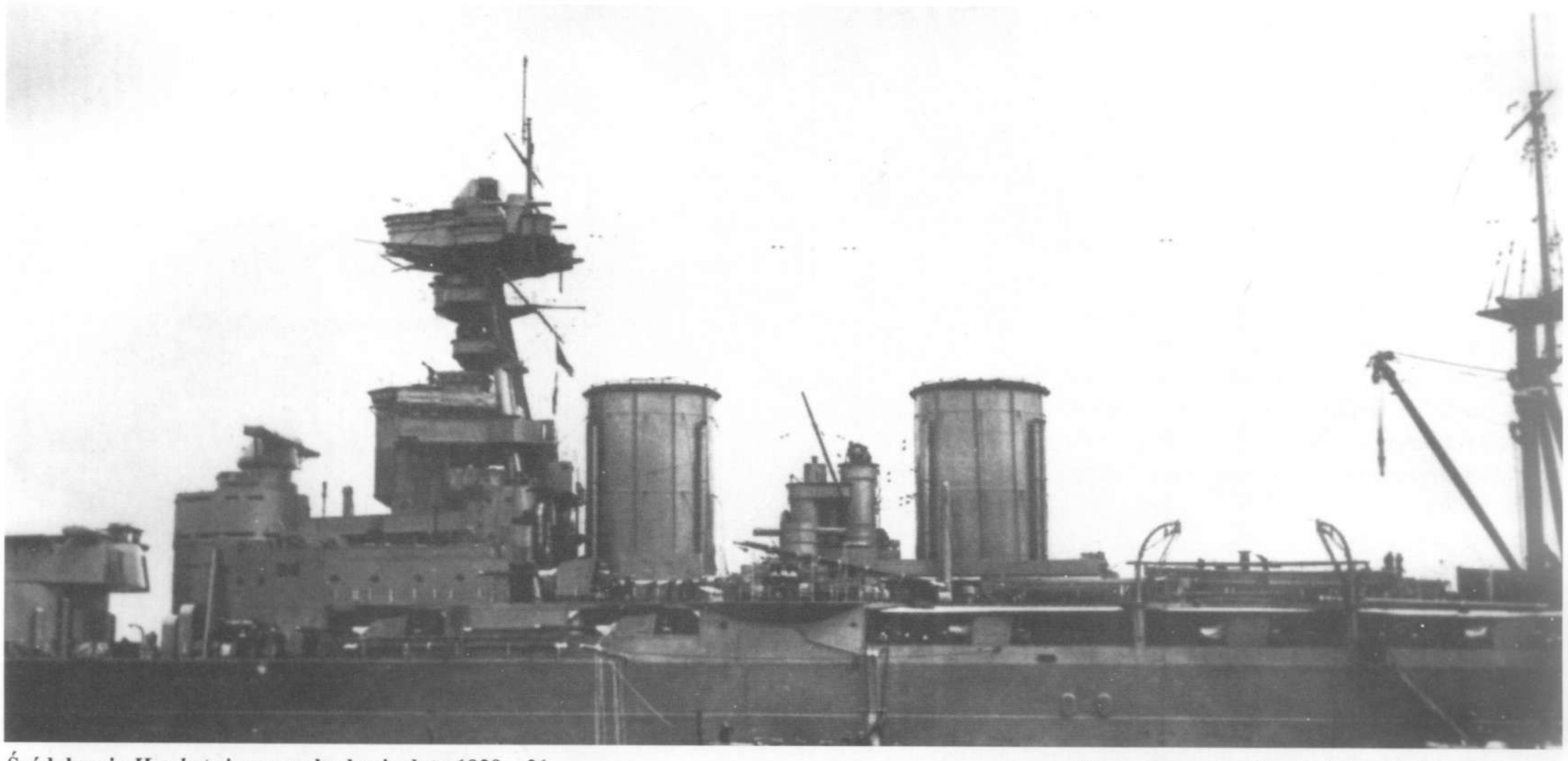
18 sierpnia - 27 listopada 1923 r. - ***Hood*** przypłynął do Devonport. Tu w okresie od sierpnia do listopada okręt przygotowywany został do udziału w planowanym rejsie dookoła świata.

Rejs dookoła świata

27 listopada 1923 r. - Utworzono specjalną eskadrę okrętów składającą się z: krążownika liniowego ***Hood*** - okrętu flagowego całej eskadry, z krążownika liniowego ***Repulse***, krążowników: ***Delhi***, ***Danae***, ***Dragon***, ***Dauntless*** i ***Dunedin*** oraz 9 niszczycieli. ***Hood*** wyszedł z Devonport w morze, gdzie zespół został sformowany. Trasa rejsu prowadziła przez kolejne dominia brytyjskie. Cała operacja była pla-

Zdjęcie pokładu łodziowego *Hooda* wykonane pod koniec lat 20—tych. W czasie walki z *Bismarckiem* starszy marynarz Tilburn przebywał na wysokości widocznego w głębi przedniego komina. Ukazana na zdjęciu część pokładu jest miejscem zobserwowanego przez Tilburna pożaru po wybuchu pocisku 203 mm z *Prinz Eugena*. W tej też okolicy prawdopodobnie spadła ostatnia salwa *Bismarcka.* Widoczna w prawym dolnym rogu skrzynia to podręczny magazynek pocisków 102 mm. W 1940 r. w związku z ustawieniem kolejnych 3 podwójnych zestawów dział 102 mm magazynki te wymieniono na nowocześniejsze.



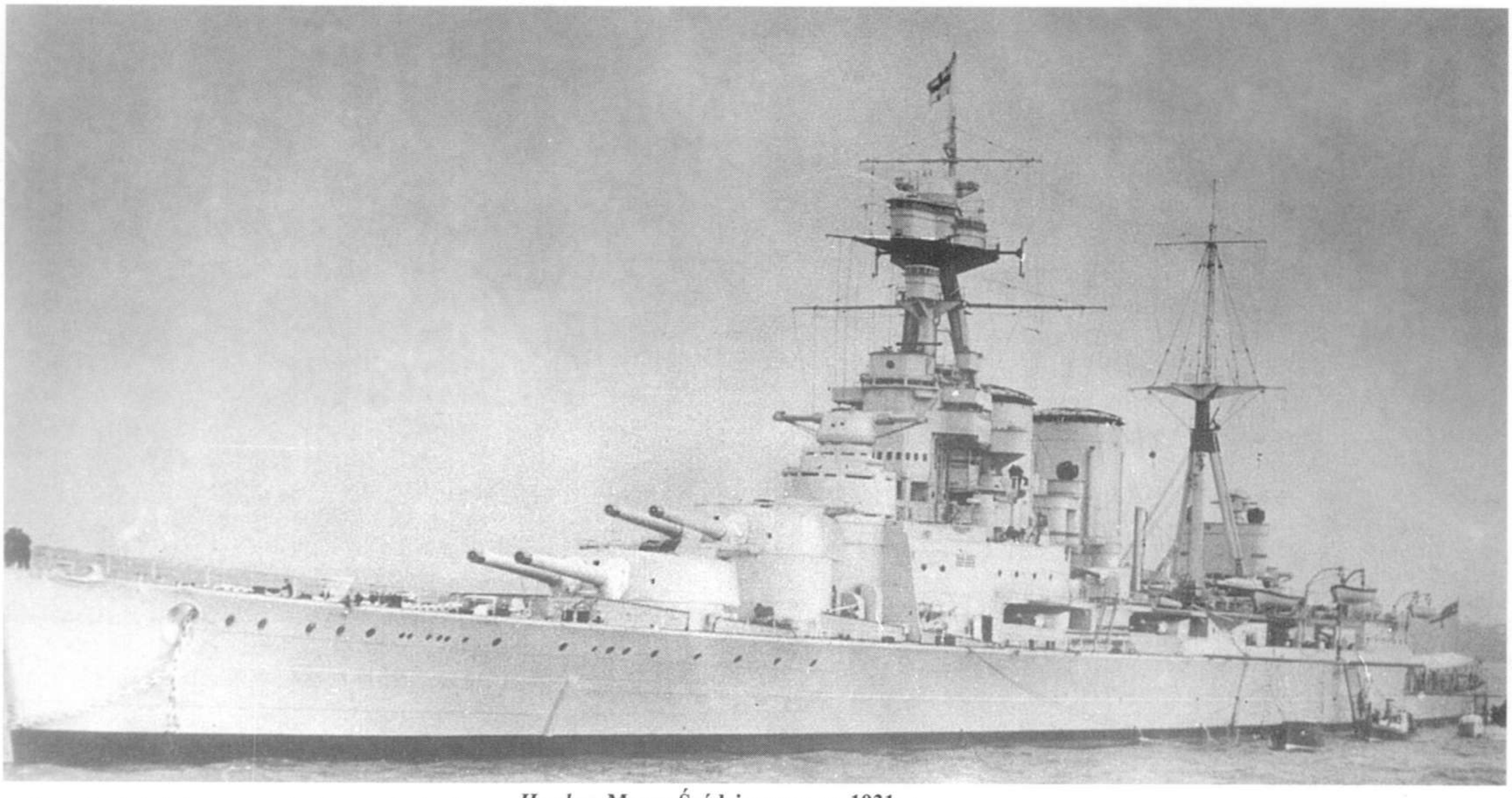


Śródokręcie *Hooda* tuż po przebudowie, lata 1929—31.

nowana od dłuższego czasu, a w jej przygotowanie był osobiście zaangażowany król Jerzy V. Cel podróży miał podłoże wyraźnie polityczne, chodziło przede wszystkim o pokazanie mieszkańcom krajów związanych z Wielką Brytanią, czym ma ona zamiar bronić swych podopiecznych, co jednocześnie stanowiłoby pretekst do zwiększenia ich udziału w wydatkach na potrzeby marynarki wojennej. Zwiedzane przez tysiące ludzi okręty angielskie miały stać się łącznikiem pomiędzy różnorodnymi społeczeństwami zamieszkującymi imperium, miały przyczynić się do ugruntowania w nich poczucią wspólnoty. Nie bez znaczenia była też okazja do zaprezentowania siły, jaką dysponowała Royal Navy. Przygotowania do rejsu były bardzo szczegółowe i objęły także dobór odpowiedniej kadry oficerskiej, na której czele miał stanąć znany ze swych dyplomatycznych umiejętności wiceadm. Friderick L. Field. Na pokład ***Hooda*** zaokrętowano w celach reprezentacyjnych kilka luksusowych limuzyn, z admiralskim Rolls-Roycem włącznie.

grudzień 1923 r. - Pierwszym miejscem postoju angielskich okrętów, tworzących Special Service Squadron był port Freetown w Sierra Leone. Władze miasta ofiarowały wiceadmirałowi Fieldowi, dowódcy zespołu, olbrzymi kieł słonia oprawiony w srebro. W drodze przeprowadzono uprzednio zaplanowane, dość oryginalne, jak na warunki ówczesnego morskiego pola walki, testy. Otóż - chociaż gazy bojowe nigdy nie zostały użyte w działaniach morskich - Royal Navy była pod dużym wrażeniem zastosowania ich przez Niemców przeciw Francuzom w walkach lądowych. Zakładano bowiem możliwość, iż trafiony pociskiem gazowym okręt mógłby zostać obezwładniony przez zatrucie części załogi. By wypracować środki zaradcze, ***Hood*** i ***Repulse*** miały przeprowadzić serię testów. Polegały one na wypełnianiu partii pomieszczeń dymem dla sprawdzenia ich szczelności. Próbowano też zaobserwować, jak

Brytyjski zespół na morzu. Widok z rufy *Hooda* na krążownik liniowy *Renown* i lotniskowiec *Furious*.



Hood **na Morzu Śródziemnym po 1931 r.**

zachowują się ludzie w warunkach zagrożenia chemicznego, poprzez wpuszczanie dymu do wieży działowej, której załoga, wyposażona w maski gazowe, miała prowadzić rutynowe strzelanie.

21 grudnia 1923 r -31 grudnia 1923 r. - Okręty wpłynęły do Capetown. Odwiedziły również Port Elizabeth, East London, Durban oraz Zatokę Mossel. W Capetown okręty spotkały się z gorącym, spontanicznym przyjęciem ludności pochodzenia angielskiego. Niestety, przykrym zgrzytem było całkowite zignorowanie faktu przybycia angielskich jednostek przez mającą liczebną przewagę ludność wywodzącą się od osadników holenderskich. W ich prasie nie ukazała się nawet najmniejsza wzmianka o pobycie brytyjskiego zespołu. Przyczyna była bardzo prozaiczna - Burowie z niechęcią patrzyli na każdy przejaw umacniania się pozycji Anglików, a pobyt ich potężnych okrętów to właśnie oznaczał.

1 stycznia — 17 stycznia 1924 r. - Nowy Rok 1924 angielska eskadra powitała w Zanzibarze. ***Hood*** gościł na swoim pokładzie sułtana tego wyspiarskiego kraju.

styczeń 1924 r. — 19 lutego 1924 r. - W drodze do Singapuru eskadra okrętów zawinęła do Trincomalee na Cejlonie, następnie odwiedziła port Sweettenham

18 lipca 1932 r. — dachy dziobowych wież artylerii kal. 381 mm. Na wieży "B" widoczna rozkładana platforma startowa.

Dowódcy H.M.S. *Hood*

5 maja 1920 r. - 30 marca 1921 r .	kmdr W. Tomkinson
31 marca 1921 r. - 14 maja 1923 r.	kmdr G. Mackworth
15 maja 1923 r. - 29 kwietnia 1925 r	kmdr J. K. Im Thurn
30 kwietnia 1925 r. - 1926 r.	kmdr H. D. Reinold
21 maja 1927 r. - 1928 r.	kmdr W. F. French
1929 r. - 17 maja 1929 r.	kmdr por. W. W. Phipps-Hornby
17 maja 1929 r. -	w rezerwie dokowany w Portsmouth pod dowództwem kapitana A. M. Mallett
27 kwietnia 1931 r. - 1932 r.	kmdr J. F. C. Patterson O.B.E.
15 sierpnia 1932 r. -1933 r.	kmdr J. H. Binney
30 sierpnia 1933 r. -1935 r.	kmdr F. J. B. Tower
1 lutego 1936 r. -1937 r.	kmdr A. F. Pridham
20 maja 1938 r. - 30 stycznia 1939 r.	kmdr H. T. C. Walker
30 stycznia 1939 r. - 3 maja 1939 r.	kmdr ppor. W. W. Davis pełniący obowiązki dowódcy
3 maja 1939 r. -1940 r.	kmdr I. G. Glennie
1941 r.	kmdr R. Kerr

Admirałowie na H.M.S. *Hood*

15 maja 1920 r. - 30 marca 1921 r.	kontradmirał sir Roger Keyes pełniący obowiązki wiceadmirała
31 marca 1921 r. - 14 maja 1923 r.	kontradmirał sir Walter Lowan
lipiec 1922	wizytowany przez króla Jerzego V
15 maja 1923 r. - 29 kwietnia 1925 r.	wiceadmirał sir Frederick Laurence Field, K.C.B., C.M.G.
lipiec 1923 r.	król Haakon z Norwegii
30 kwietnia 1925 r. - 5 stycznia 1928 r.	kontradmirał Cyril Fuller
27 sierpnia 1928 r. - kwiecień 1929 r.	admirał sir Frederick Dryer
24 kwietnia 1931 r. - ?? 1932 r.	kontradmirał Wilfred Tomkinson
15 sierpnia 1932 r. - ?? 1934 r.	wiceadmirał sir William Jamei
14 sierpnia 1934 r. - ?? 1936 r.	wiceadmirał sir Sydney Bailey
30 listopada 1936 r. - luty 1939 r.	wiceadmirał sir Geofrey Blake
13 sierpnia 1939 r. - marzec 1940 r.	wiceadmirał William J. Whitworth
23 czerwca 1940 r. - 2 sierpnia 1940 r.	wiceadmirał sir James Somerville
8 sierpnia 1940 r. - 11 maja 1941 r.	wiceadmirał sir William J. Whitworth
11 maja 1941 r. - 24 maja 1941 r.	wiceadmirał L. E. Holland

Flagi podnoszone na krążowniku liniowym *Hood*

15 maja 1920 r.	wejście do służby
	Okręt flagowy eskadry krążowników liniowych ***Repulse***, ***Renown***, ***Tiger***
27 listopada 1923 r. - 29 września 1924 r.	Okręt flagowy specjalnej eskadry w rejsie dookoła świata (World Cruise)
styczeń 1925 r. - listopad 1925 r.	Flota Atlantycka
27 sierpnia 1928 r. - 17 maja 1929 r.	Okręt flagowy eskadry krążowników liniowych Home Fleet
12 maja 1931 r.	Flota Atlantycka, dowództwo niezależne
30 sierpnia 1933 r.	Home Fleet
8 września 1936 r.	Flota Morza Śródziemnego
sierpień 1939 r. - marzec 1940 r.	Home Fleet
28 czerwca 1940 r.	Okręt flagowy Floty Śródziemnomorskiej
sierpień 1940 r.	Home Fleet

w Maloy (Maloy State). 19 lutego okręty zacumowały w Singapurze.

28 lutego 1924 r. - ***Hood*** wpłynął do Freemantle i Perth w Australii.

marzec 1924 r. - W marcu ***Hood*** rozpoczął serię wizyt w portach Australii. Odwiedził: Albany, Adelaide (Glenely). Następnie przybył do Melbourne. Tutaj padł rekord zwiedzających. W ciągu jednego popołudnia przez okręt przewinęło się 38.000 zwiedzających.

3 kwietnia — 6 kwietnia 1924 r. - Okręty wpływają do portu Hobart. Tu okręt zwiedziło 42.000 ludzi. Następnie ***Hood*** z całą eskadrą skierował się ku Tasmanii.

9 kwietnia — 20 kwietnia 1924 r. - Eskadra wypływa z Sydney. Okrętom angielskim towarzyszy australijski krążownik HMAS ***Adelaide***.

23 kwietnia — 7 maja 1924 r. - ***Hood*** wraz z okrętami zawinął do Wellington na Nowej Zelandii. O jego rosnącej popularności świadczy fakt, że zwiedziło go tu aż 78.000 ludzi.

16 maja 1924 r. - Zespół zawinął do Suva i Samara w Archipelagu Wysp Fidżi.

maj 1924 r. - W zachodniej Samoa ***Hood*** zawinął do Apia, następnie wypłynął do Honolulu na Hawajach.

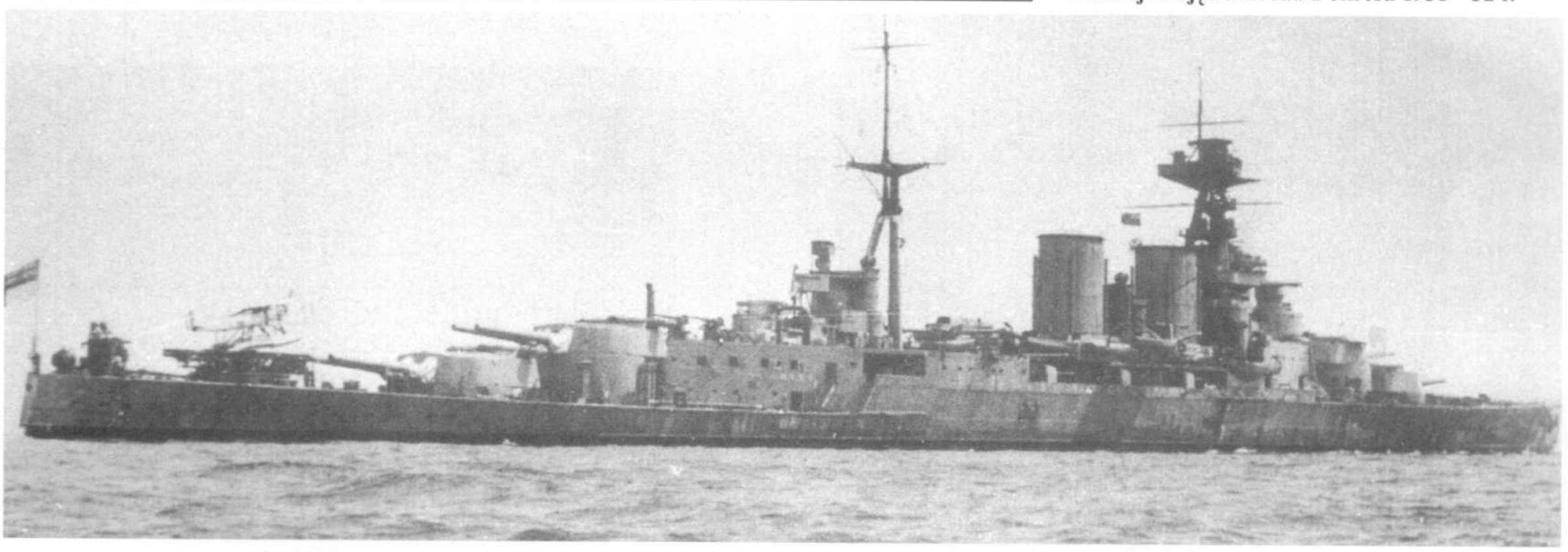
6 czerwca 1924 r. - ***Hood*** przypłynął do Honolulu na Hawajach. Tam Anglicy od razu zaskarbili sobie sympatię mieszkańców. Adm. Field, dowiedziawszy się, że 15-letni amerykański skaut, wybierający się na Międzynarodowy Zlot Skautów do Kopenhagi spóźnił się na parowiec, zaoferował mu bezpłatny rejs do San Francisco, skąd z łatwością mógł dostać się do Europy. Prasa szybko podchwyciła tę historię, przyjaźnie nastawiając Amerykanów nim jeszcze okręty angielskie dotarły na kontynent.

25 czerwca 1924 r. - Eskadra okrętów zawinęła do Victorii w Kanadzie, wizytując ten port. Władze miasta ofiarowały dowódcy ***Hooda*** symboliczne klucze do bram miasta.

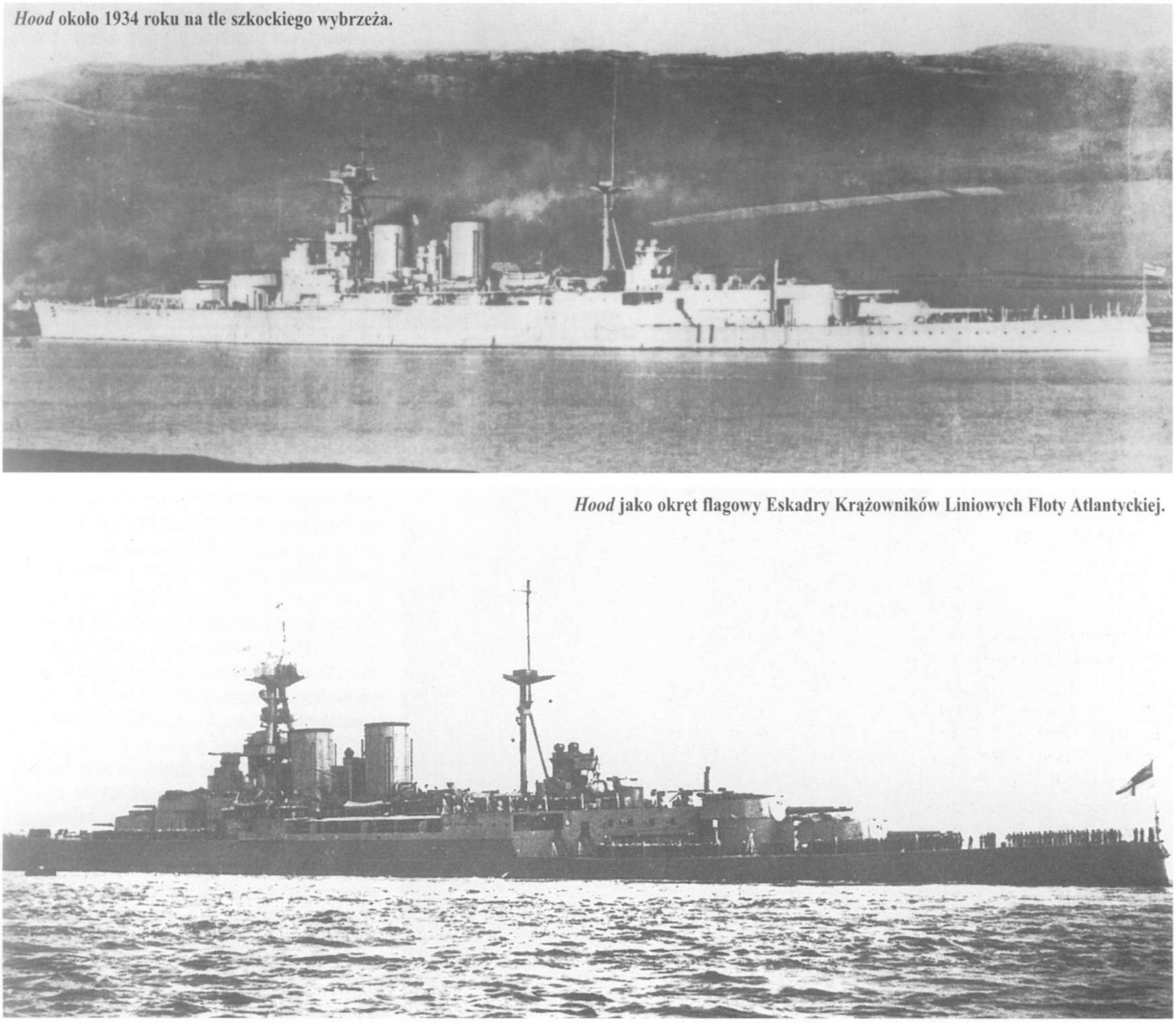
czerwiec — 5 lipca 1924 r.- ***Hood*** wizytował Vancouver w Kanadzie.

7 lipca — 11 lipca 1924 r. - Okręty przypłynęły do San Francisco w USA. Tu po raz kolejny adm. Field miał okazję do wykazania się zmysłem dyplomaty. Na terenie Stanów Zjednoczonych obowiązywała prohibicja, nie dotycząca oczywiście okrętów angielskich, mających status terytorium obcego państwa. By jednak nie dawać powodów do komentarzy, Field polecił wycofać alkohol z bufetów okrętowych, otwartych na czas zwiedzania okrętów przez mieszk-

Poniżej: Zdjęcie *Hooda* z okresu 1931—32 r.



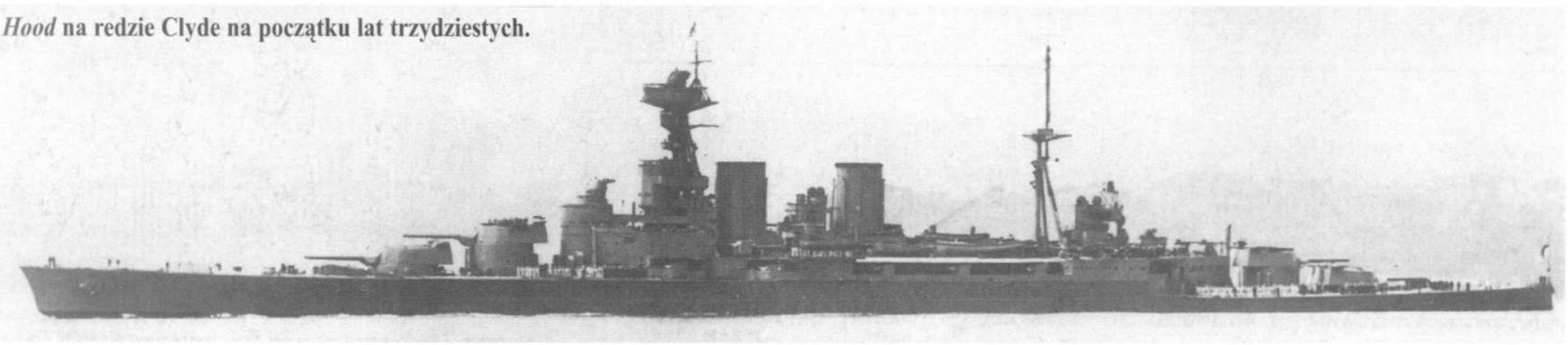
Hood około 1934 roku na tle szkockiego wybrzeża.

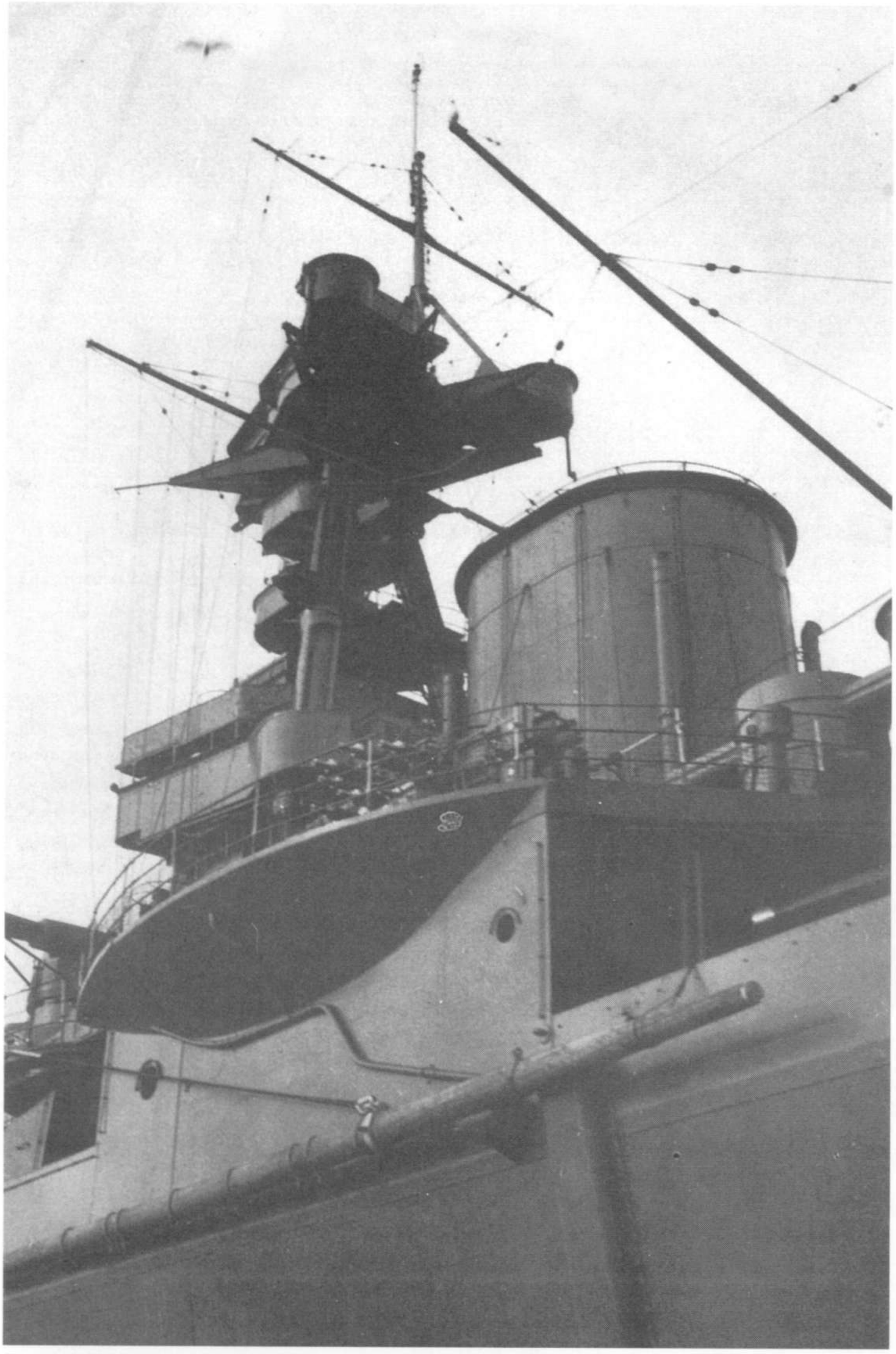


Hood jako okręt flagowy Eskadry Krążowników Liniowych Floty Atlantyckiej.

Hood na początku lat dwudziestych z platformami startowymi dla wodnosamolotów, zainstalowanymi na wieżach "B" i "X".

Hood na redzie Clyde na początku lat trzydziestych.





Powyżej: Widok lewej burty śródokręcia *Hooda* z pom-pomami kal. 40 mm na dobudowanym tuż za pierwszym kominem sponsonie— zdjęcie z 1939 roku. Dobrze widoczna jest struktura masztu w widoku od tyłu.

Poniżej: Widok lewej burty *Hooda* przedstawiający wygląd okrętu z 1932 r.

kańców San Francisco. I ten gest, w gruncie rzeczy drobny, został dostrzeżony i przychylnie skomentowany przez amerykańską prasę.

Po pobycie w San Francisco eskadra lekkich krążowników odłączyła się od ***Hooda*** i ***Repulse*** i została skierowana do wizytacji portów w Południowej Ameryce.

23 lipca — 24 lipca 1924 r. - ***Hood*** i ***Repulse*** przepłynęły przez Kanał Panamski i skierowały się ku Jamajce.

26 lipca — 30 lipca 1924 r. - ***Hood*** wpłynął do Kingston na Jamajce.

5 sierpnia — 30 lipca 1924 r. - Przez okres 10 dni okręt przebywał w Halifax na Nowej Szkocji.

18 sierpnia — 1 września 1924 r. - ***Hood*** odwiedził Quebec w Kanadzie.

5 września — 21 września 1924 r. - Na dwa tygodnie okręt wpłynął do Zatoki Topsail na Nowej Funlandii, cumując w porcie St. Johns. Stąd zespół rozpoczął swój powrót do wybrzeży Anglii.

29 września 1924 r. - Koniec podróży dookoła świata. ***Hood*** wpłynął do Plymouth. Skończył swoją podróż, przepływając 40.000 mil morskich. W czasie tej podróży okręt zwiedziło blisko 750.000 osób. Wyprawa ta przyniosła ***Hoodowi*** międzynarodową sławę i uczyniła go najbardziej znanym okrętem świata.

październik — grudzień 1924 r. - Po podróży dookoła świata ***Hooda*** poddano przeglądowi i remontom w Rosyth i Devonport.

styczeń 1925 r. - ***Hood*** dołączył do Floty Atlantyckiej stając się okrętem flagowym dowódcy eskadry krążowników liniowych. Razem z innymi okrętami wziął udział w wiosennych manewrach.

luty 1925 r. - Razem z ***Repulse*** popłynął do Lizbony (Portugalia) dla uczczenia rocznicy rejsu Vasco da Gamy. W tym też miesiącu uczestniczył w ćwiczeniach i manewrach Floty Śródziemnomorskiej. Zawinął do Gibraltaru i odwiedził hiszpańskie porty.

5 kwietnia 1925 r. - ***Hood*** powraca do Devonport.

kwiecień — maj 1925 r. - Okręt odbywa ćwiczenia w Invergordon.

maj — lipiec 1925 r. - Krążownik popłynął w stronę Portree, Isle of Skye oraz Portrush w Północnej Irlandii.

15 lipca 1925 r. - W Lamlash na wyspie Arran krążownik liniowy ***Hood*** dołączył do pancerników Floty Atlantyckiej.

lipiec — sierpień 1925 r. - ***Hood*** wpływa do Weymouth i Devonport.

wrzesień — październik 1925 r. - Okręt wziął udział w ćwiczeniach w Portland, Invergordon i Rosyth.

listopad 1925 r. — 7 stycznia 1926 r. - Przez okres trzech miesięcy ***Hood*** był dokowany w Rosyth i poddany przebudowie.

7 stycznia 1926 r. - ***Hood*** powrócił do służby.

styczeń 1926 r. - Okręt uczestniczył w normalnych programach ćwiczeń przeprowadzanych dla Floty Atlantyckiej i Śródziemnomorskiej.

W roku 1926 ***Hood*** nie odbył żadnych zagranicznych podróży.

styczeń — marzec 1927 r . - Okręt bazował w Gibraltarze. Podczas ćwiczeń wizytował Palmę na Majorce.

5 marca — 5 maja 1927 r. - ***Hood*** bazował w Devonport.

maj — 5 lipca 1927 r. - ***Hood*** pływał po macierzystych wodach oraz patrolował wybrzeża Anglii, brał również udział w rutynowych ćwiczeniach indywidualnie i zespołowo.

lipiec — 30 sierpnia 1927 r. - Okręt bazował w Devonport.

1 września — 5 listopada 1927 r. - We wrześniu i październiku ***Hood*** bazował w Invergordon. Jego zadaniem, jak poprzednio, było patrolowanie wód macierzystych oraz udział w rutynowych ćwiczeniach.

listopad 1927 r. — 5 stycznia 1928 r. - ***Hood*** przechodził przegląd w Devonport.

27 sierpnia 1928 r. - Okręt wszedł do I linii. Do końca roku nie opuścił on wód macierzystych. Był to kolejny rok, w którym ***Hood*** nie odbył zagranicznych rejsów.

sierpień 1928 r. — kwiecień 1929 r. - ***Hood*** pełnił funkcję okrętu flagowego Eskadry Krążowników Liniowych.

17 maja 1929 r. — marzec 1931 r. - ***Hood*** został dokowany w Portsmouth i poddany przebudowie.

kwiecień — maj 1931 r. - Okręt przeszedł wszechstronne próby morskie.

17 maja 1931 r. - ***Hood*** ponownie wszedł do czynnej służby.

maj — sierpień 1931 r. - Okręt rozpoczął rutynowe patrolowanie początkowo południowych wód w okolicach Torbay, a następnie innych wód wokół wybrzeży Anglii.

wrzesień 1931 r. - Załoga ***Hooda***, jak dotąd niezwykle zdyscyplinowana, wzięła udział w tzw. "buncie w Invergordon". Był to kilkudniowy protest marynarzy Floty Atlantyckiej spowodowany próbą obniżenia żołdu o 1/4 stawki.

październik 1931 r. - ***Hood*** bazował w Portsmouth.

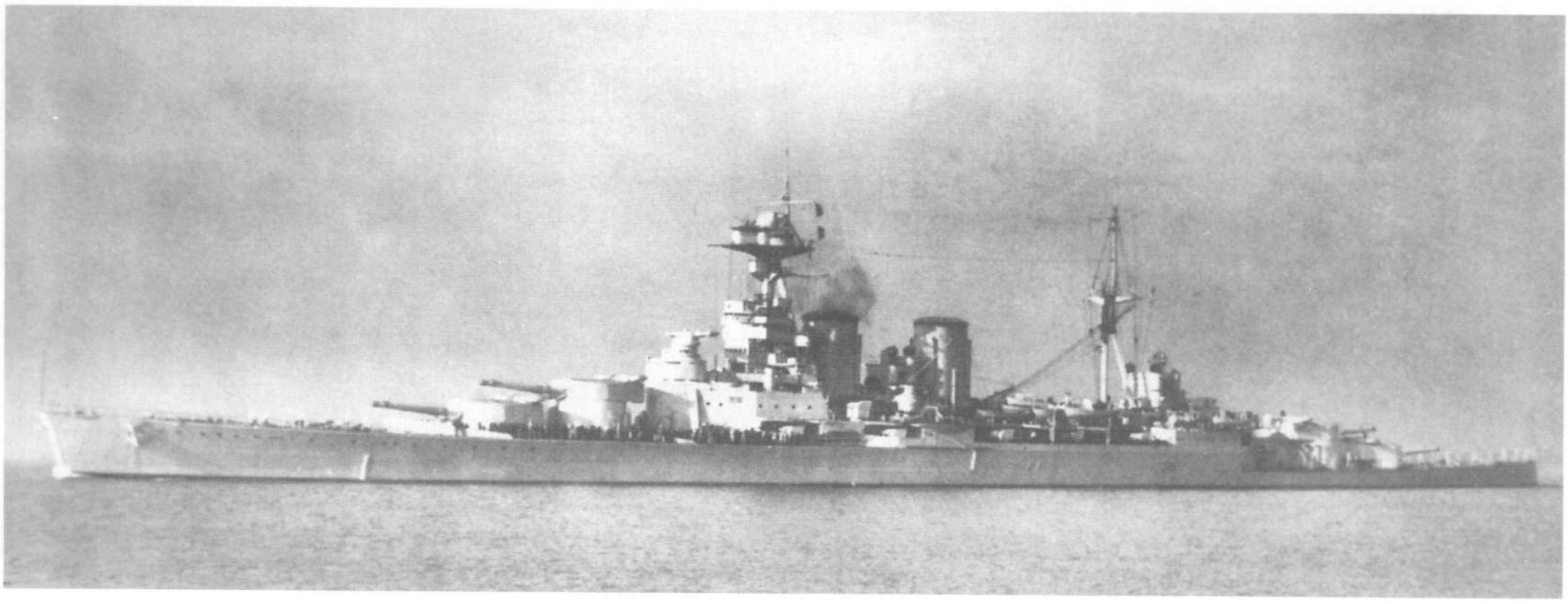
Pomost i dziobowe wieże artylerii 381 mm *Hooda* — lipiec 1932 r.

wiosna 1932 r. - ***Hood*** w towarzystwie ***Repulse*** i krążowników ***Delhi***, ***Norfolk*** i ***Dorsetshire*** przypłynął na Maderę, a następnie udał się do Indii Zachodnich, odwiedzając wyspy: St. Vincent, Grenada i Trynidad.

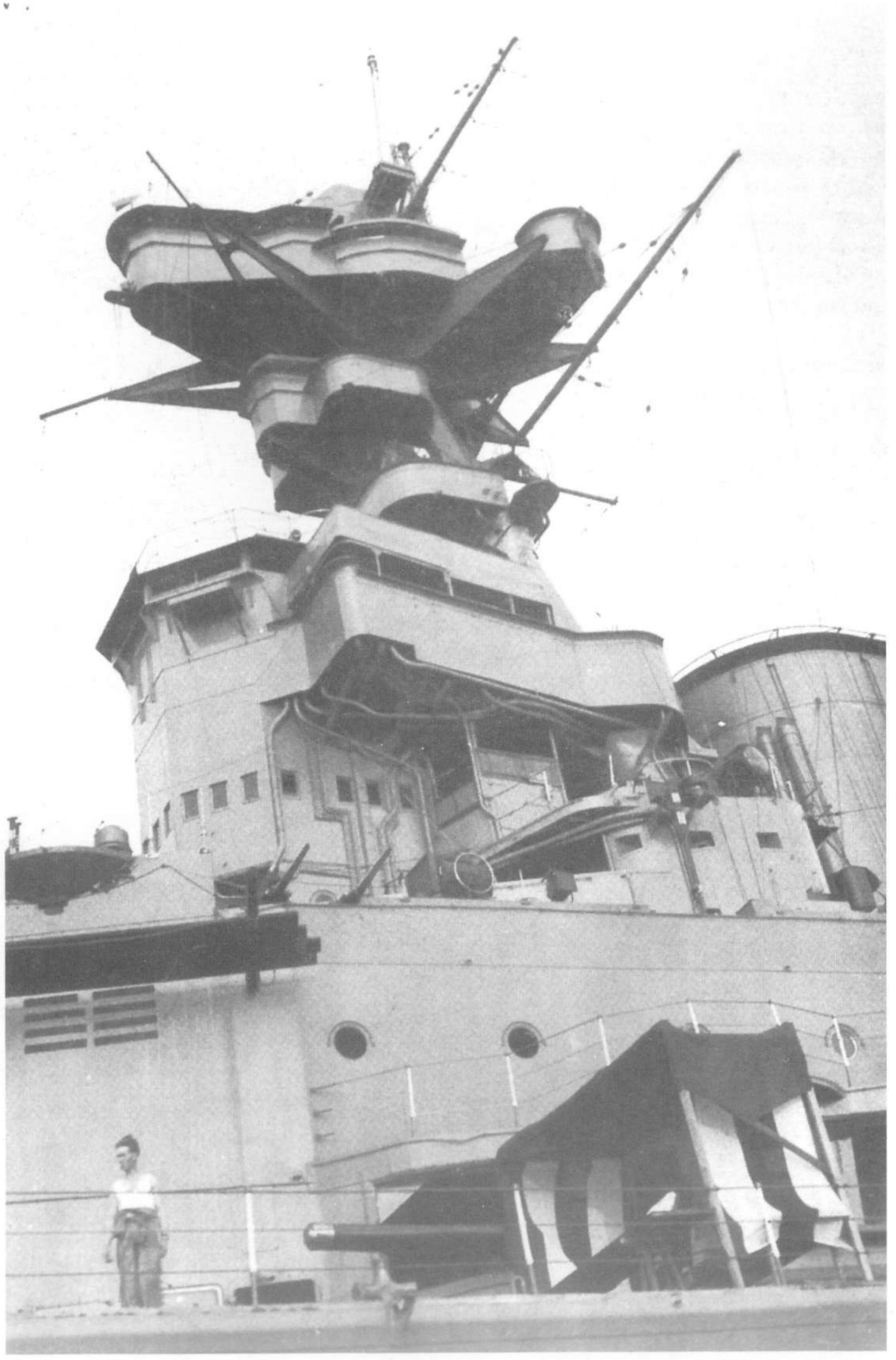
21 stycznia 1932 r. - ***Hood*** wizytował Bridgetown na Barbadosie. W drodze powrotnej zespół napotkał gwałtowny sztorm. ***Hood*** doznał znacznych uszkodzeń poszycia i śrub napędowych.

luty 1932 r. - Okręt został dokowany w Portsmouth.

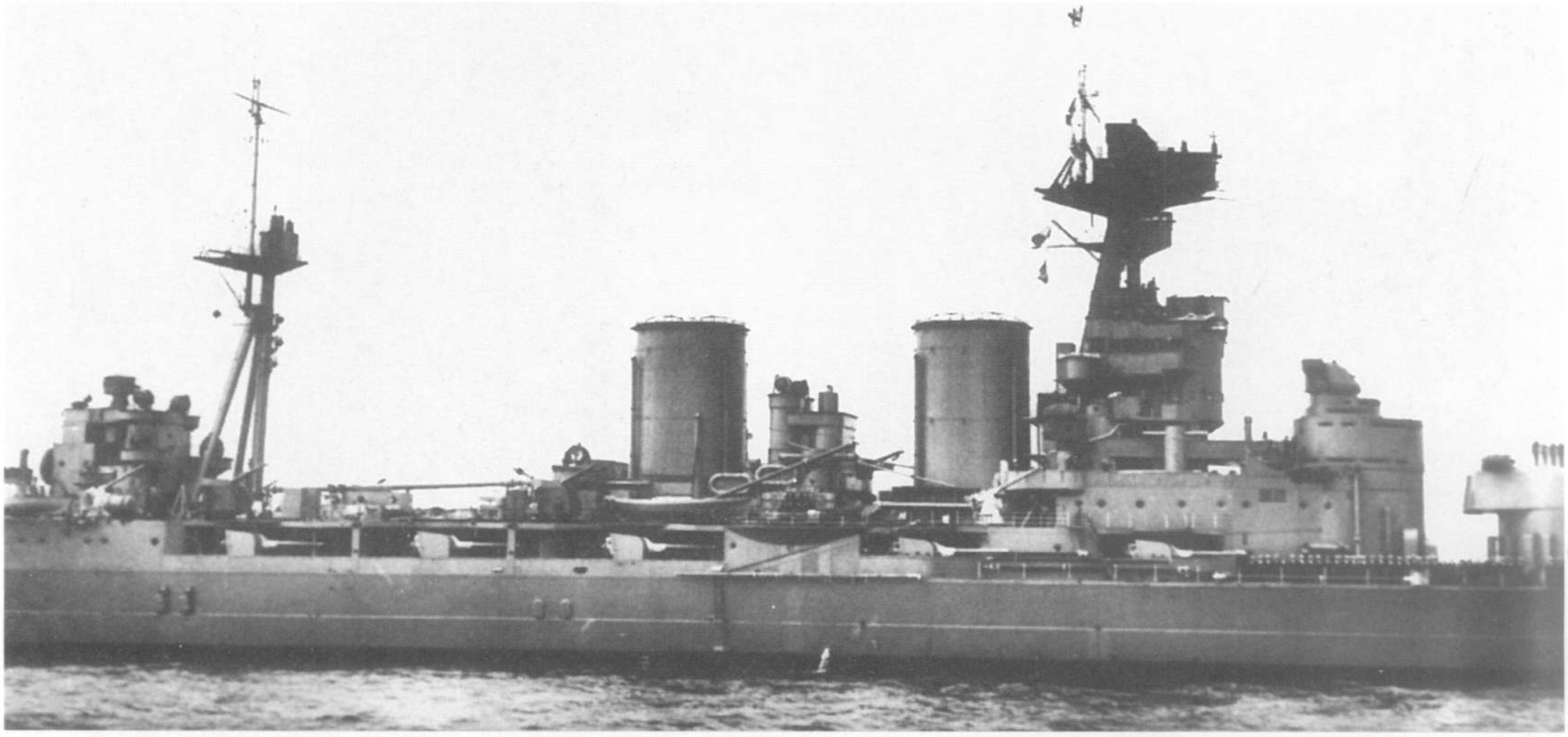
***Hood* w październiku 1936 r.**



Fragment sruktury nadbudówki dziobowej z pomostem dowodzenia i mostkiem admiralskim z widocznym trójnośnym masztem i artylerią kal. 140 mm.



Po lewej i prawej: Widok na pomost bojowy i dziobowe wieże artylerii kalibru 381 mm po modernizacji okrętu w 1940 r.



***Hood* w czerwcu 1939 r. Widoczne pojedyncze działa 102 mm, które zastąpiły działa 140 mm na pokładzie nadbudówki na śródokręciu.**

Wymieniono dwie uszkodzone śruby i uszkodzone poszycie. Zdjęto z pokładu całe wyposażenie lotnicze.

lato 1932 r. - ***Hood*** wizytował Bangor, Guernsey oraz inne porty Zjednoczonego Królestwa.

11 — 14 lipca 1932 r. - ***Hood*** przebywał w Weymouth, gdzie poddany został inspekcji.

30 lipca — 6 sierpnia 1932 r. - ***Hood*** brał udział w obchodach "Tygodnia Marynarki" w Portsmouth.

listopad 1932 r. - Okręt przebywał w Rosyth.

wiosna 1933 r. - ***Hood*** wraz z krążownikiem liniowym ***Renown*** złożył wizytę w Algierze i Tangierze w Północnej Afryce. Podczas rejsu wziął udział w taktycznych ćwiczeniach przeprowadzonych w Zatoce Biskajskiej i w Gibraltarze.

30 sierpnia 1933 r. - Okręt ponownie włączono do służby w Home Fleet.

wrzesień 1933 r. - ***Hood*** przebywał w Portsmouth.

styczeń 1934 r. - Nowy rok ***Hood*** rozpoczął od rejsu na Maderę.

marzec 1934 r. - Okręt odbył rejs do Lagos w Nigerii.

sierpień 1934 r. - ***Hood*** ponownie wziął udział w obchodach „Tygodnia Marynarki" w Portsmouth.

15 stycznia 1935 r. - Okręt opuścił Portsmouth i wypłynął na rutynowe patrole.

styczeń 1935 r. - ***Hood*** odbywa kolejny rejs do Indii Zachodnich

23 stycznia 1935 r. - W drodze powrotnej z Indii Zachodnich na wodach hiszpańskich na skutek niefortunnego manewru ***Hood*** zderzył się z ***Renownem***. Na skutek kolizji m.in. wgnieciona została lewa burta na wysokości wieży „Y" oraz znacznemu uszkodzeniu uległa zewnętrzna śruba.

25 stycznia 1935 r. - ***Hood*** wpłynął do Gibraltaru, gdzie przeprowadzono prowizoryczne naprawy.

30 stycznia 1935 r. - Okręt opuścił bazę w Gibraltarze i skierował się do Portsmouth.

4 lutego 1935 r. - ***Hood*** zawinął do Portsmouth.

styczeń — 5 marzec 1935 r. - W tym okresie ***Hood*** był remontowany po kolizji z ***Renownem*** w Portsmouth.

8 marca — 29 sierpnia 1935 r. - ***Hood*** bazował w Gibraltarze biorąc udział w przewidzianych w planie ćwiczeniach.

12 lipca 1935 r. - Okręt przypłynął do Spithead.

15 — 17 lipca 1935 r. - ***Hood*** wziął udział w rewii morskiej zorganizowanej dla uczczenia srebrnego jubileuszu panowania króla Jerzego V.

Ujęcie śródokręcia *Hooda* z okresu około sierpnia 1939 r.

18 lipca 1935 r. - Powrót z wielkiej parady morskiej do Portsmouth.

1 — 10 września 1935 r. - Okręt przebywa w Portland.

17 września 1935 r. — 13 stycznia 1936 r. - W tym okresie w związku z wojną włosko—etiopską ***Hood*** przebywał w Gibraltarze. W grudniu wizytował Las Palmas, Wyspy Kanaryjskie i Panamę. W styczniu udał się do Funchal na Maderze.

styczeń 1936 r. - Okręt odesłano do Aleksandrii i przydzielono do 1 Eskadry Pancerników.

25 lutego 1936 r. - W tym okresie okręt przebywał ponownie w Gibraltarze. W kwietniu wizytował Vigo i Las Palmas.

maj 1936 r. ***Hood*** powrócił do składu Home Fleet.

23 czerwca — 10 października 1936 r. - Okręt przebywał w Portsmouth, gdzie został poddany kolejnej modernizacji.

8 września 1936 r. - Okręt został włączony formalnie do Eskadry Krążowników Liniowych Floty Śródziemnomorskiej.

1 października 1936 r. - ***Hood*** opuścił Portsmouth i wyruszył w kierunku Morza Śródziemnego. Powrócił 2 października z powodu awarii w maszynowni.

14 października 1936 r. - ***Hood*** przybył do bazy w Gibraltarze.

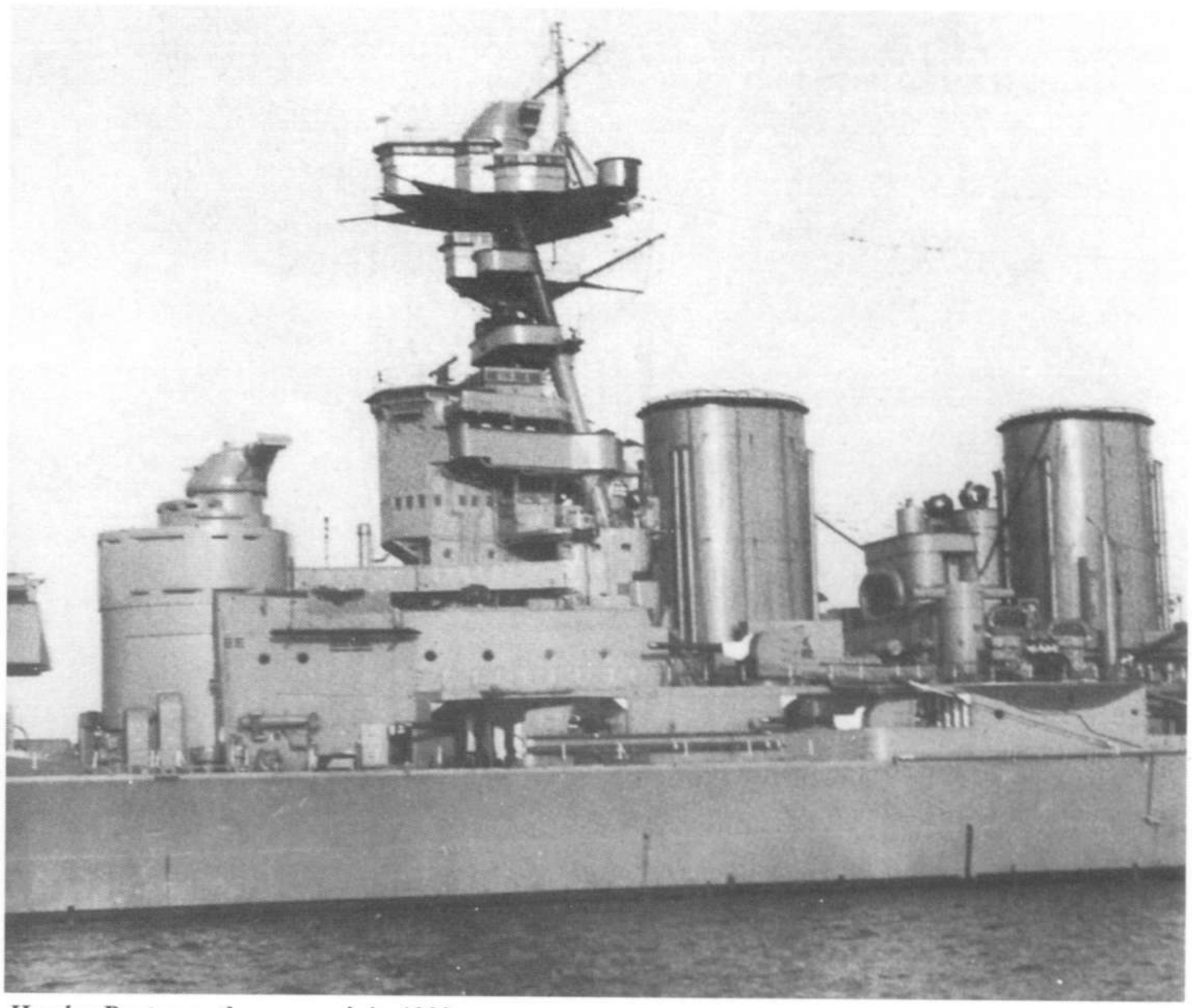
20 października 1936 r. - ***Hood*** przebazował na Maltę.

5 grudnia 1936 r. — 4 stycznia 1937 r. - Okręt przebywał w bazie w Gibraltarze. W tym czasie wypływał trzykrotnie z bazy do Tangieru.

5 stycznia — 8 kwietnia 1937 r. - W tym okresie ***Hood*** bazował na Malcie. W marcu wziął udział w manewrach płynąc w rejonie Gibraltaru.

10 kwietnia 1937 r. - Wypłynął z Gibraltaru w kierunku St. Jean de Luz i rozpoczął patrolowanie północnych wód hiszpańskich w czasie wojny domowej. Tam spotkał się z ***Shorpshire*** około 40 mil na północ od Bilbao.

20 kwietnia 1937 r. - Przybył do St. Jean de Luz. Doszło tu do incydentu z frankistowskim krążownikiem ***Canarias***, który próbował zatrzymać eskortowane przez ***Hooda*** statki brytyjskie. ***Hood*** podjął zdecydowane działanie i ***Canarias*** zrezygnował z akcji. Stało się to powodem do późniejszego protestu rządu frankistowskiego.



***Hood* w Portsmouth we wrześniu 1932 r.**

7 maja — 1 czerwca 1937 r. - ***Hood*** przypłynął do Spithead, by uczestniczyć w kolejnej paradzie morskiej tym razem z okazji koronacji (17 maja 1937 - 21 maja 1937) króla Jerzego VI. W dniu 20 maja 1937 r. król Jerzy VI dokonał wizytacji okrętu.

5 czerwca 1937 r. - Okręt przypłynął do Gibraltaru i nadal pełnił swą patrolową służbę.

7—12 czerwca 1937 r. - ***Hood*** wizytował Tanger.

12—15 czerwca 1937 r. - Okręt powrócił do Gibraltaru i wykonywał rutynowe patrole.

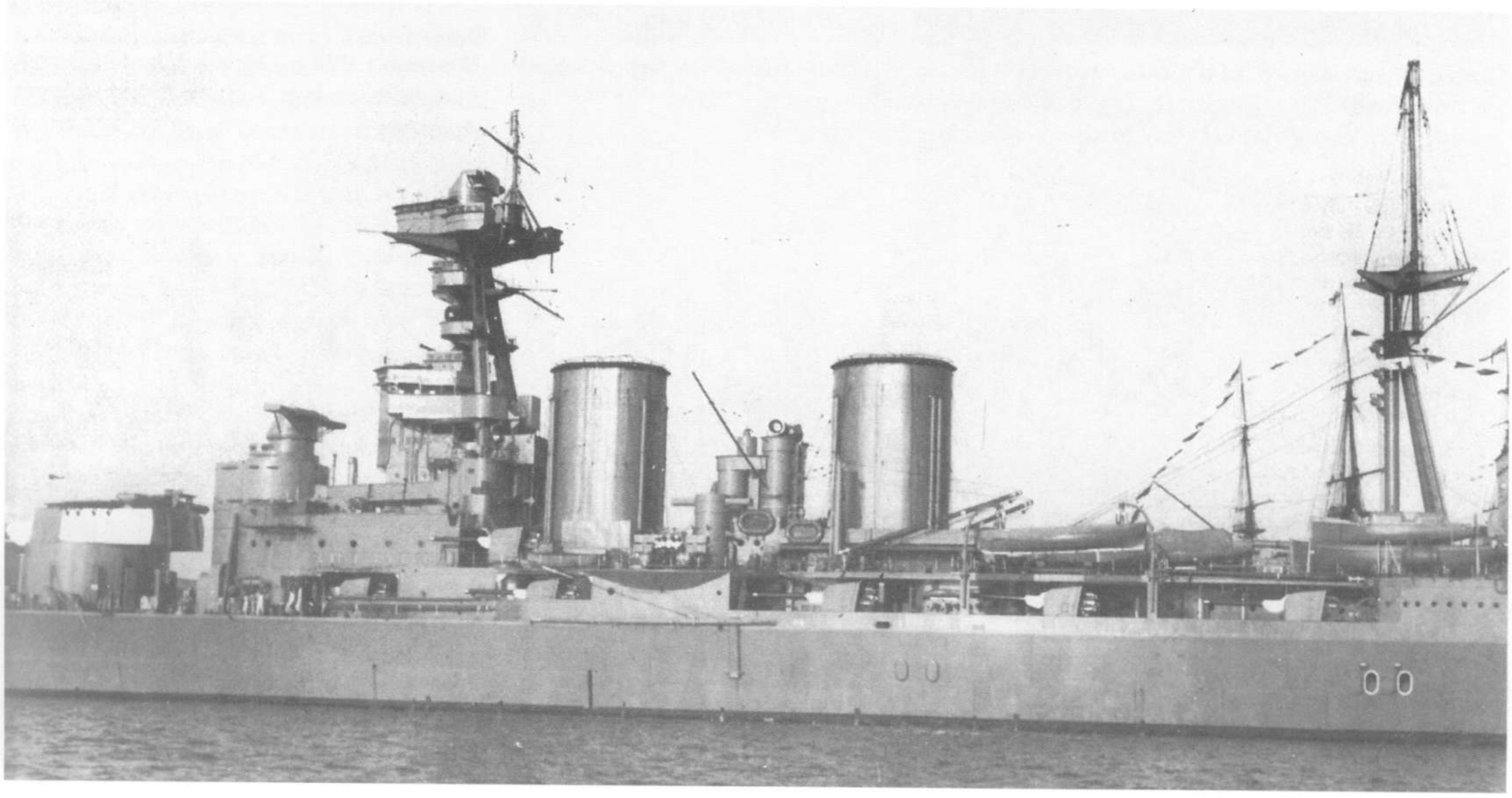
19 czerwca — 24 sierpnia 1937 r. - Po raz kolejny okręt przebywał na Malcie.

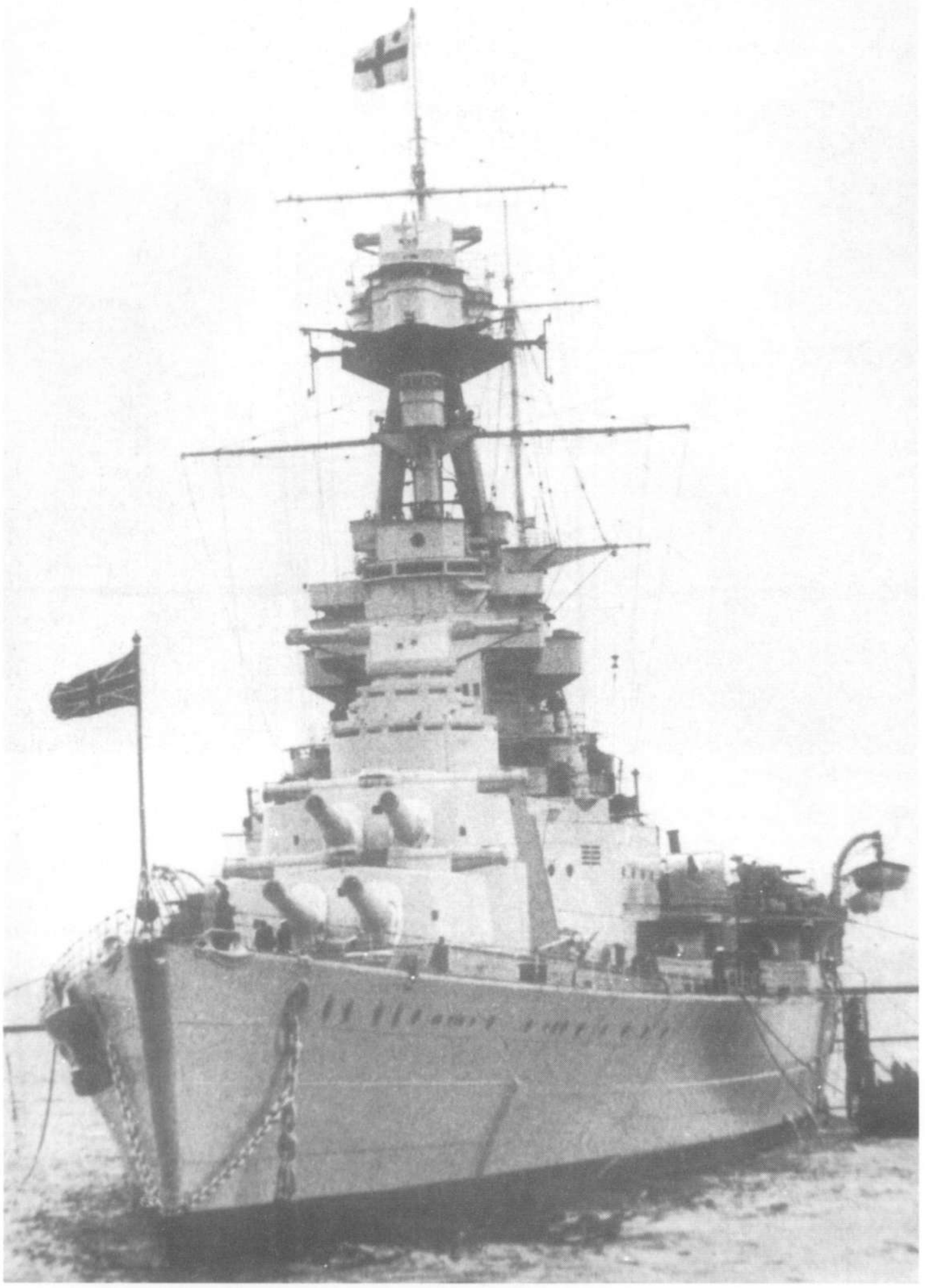
26 sierpnia — 8 września 1937 r. - Podczas jesiennych manewrów ***Hood*** wizytował Split w Jugosławii oraz Agrostoli w Grecji.

10 — 13 września 1937 r. - ***Hood*** przebywał na Malcie.

14 września — 4 listopada 1937 r. - Jesienią okręt odwiedził Tanger, a także hiszpańskie porty na

***Hood* — wrzesień 1932 w Portsmouth. Widoczne dwa zaślepione otwory, pod którymi miały być zainstalowane wyrzutnie torpedowe oraz dwie otwarte furty zainstalownych wyrzutni.W tle maszty okrętu muzealnego *Victory* Nelsona.**





Powyżej: Zakotwiczony *Hood* w widoku od dziobu. Widoczny jest szpring łańcuchowy, wyprowadzony z prawej przedniej kluzy kotwicznej. Zdjęcie przedstawia okręt w wyglądzie z 1937 r.
Poniżej: Ujęcie *Hooda* z prawej burty, przedstawiające okręt z czerwca 1939 r.

wybrzeżu Morza Śródziemnego: Palmę, Barcelonę, Walencję. Przebywał też w Arzen i w Gibraltarze.

6 listopada 1937 r. — 5 stycznia 1938 r. - Zimę okręt spędził na Malcie.

7 — 9 stycznia 1938 r. - ***Hood*** przybył do Marsylii.

9 — 11 stycznia 1938 r. - Kolejny raz okręt zawinął do Palmy na Majorce.

styczeń — 3 lutego 1938 r. - Lista miast odwiedzonych przez ***Hooda*** w Hiszpanii powiększyła się w tym okresie o nowe porty. ***Hood*** wizytował m.in. Barcelonę i Walencję.

5 lutego — 3 marca 1938 r. - ***Hood*** ponownie przebywał na Malcie.

7 — 26 marca 1938 r. - ***Hood*** wziął udział w ćwiczeniach połączonych flot w rejonie Gibraltaru.

28 marca — 21 kwietnia 1938 r. - Okręt wizytował hiszpańskie porty na wybrzeżu Morza Śródziemnego, a także zawinął na Korfu w Grecji i do Marsylii.

22 kwietnia — 2 maja 1938 r. - Okręt przebywał w Zatoce Juan.

2 — 5 maja 1938 r. - Przypłynął do St. Florent.

7 maja — 28 czerwca 1938 r. - Kolejny pobyt okrętu na Malcie.

28 czerwca — lipiec 1938 r. - ***Hood*** opuścił Maltę i wziął udział w ćwiczeniach floty oraz wykonał kilka letnich patroli. W tym czasie odwiedził Korfu w Grecji i Navarino.

28 lipca — 8 sierpnia 1938 r. - ***Hood*** przebywał w Marsylii oraz odwiedził hiszpańskie porty nad Morzem Śródziemnym.

9 sierpnia 1938 r. - Okręt przebywał w Palamos (płn. Hiszpania), skąd zabrał na swój pokład załogę brytyjskiego statku ***Lake Lugano*** zbombardowanego i zatopionego przez samoloty.

17 sierpnia 1938 r. - Wypłynął z Palmy wraz z krążownikiem ***Susex*** i udał się w kierunku Malty.

20 sierpnia 1938 r. - podczas manewrów w gibraltarskim porcie ***Hood*** uderzył w dno uszkadzając poszycie kadłuba. Naprawy dokonano w miejscowym doku.

20 sierpnia — 17 października 1938 r. - Okręt bazował na Malcie, skąd wyruszał w rejsy do portów greckich i hiszpańskich.

7 — 10 września 1938 r. - Okręt przebywał w Tangerze.

28 września 1938 r. - ***Hood*** wypłynął z Gibraltaru. Jego zadaniem było eskortowanie transatlantyka ***Aquitania***.

30 września 1938 r. - ***Hood*** przypłynął z powrotem do Gibraltaru.

18 października — 9 listopada 1938 r. - Kolejny raz okręt zawinął do hiszpańskich portów na wybrzeżu Morza Śródziemnego. Najpierw przybył do francuskiej Marsylii, gdzie pobrał paliwo i wypłynął w rejs w kierunku Balearów: 18 października wpłynął do Gandi, 19 października wizytował Palmę na Majorce, a 23 października przybył do Caldetos. 24 października zawinął ponownie do Marsylii, by 27 października ponownie przybyć do Palmy. 3 listopada wpłynął jeszcze raz do Gandi, a w dniach 4—7 listopada przebywał w Marsylii.

10 listopada 1938 r. — 10 stycznia 1939 r. - ***Hood*** przebywał na Malcie.

luty 1939 r. - Okręt przypłynął do Portsmouth. W związku z pogarszaniem się sytuacji międzynarodowej ***Hood*** został ostatecznie odwołany z Morza Śródziemnego.

luty — sierpień 1939 r. - Okręt poddany został kolejnej modernizacji.

lipiec — sierpień 1939 r. - Przeprowadzono próby maszynowni. Próby przeprowadzane były w kanale Angielskim.

13 sierpnia 1939 r. - Okręt udał się na północ, by dołączyć do Home Fleet.

20 — 28 sierpnia 1939 r. - Ostatnie dni przed wybuchem wojny ***Hood*** patrolował wody między północną Szkocją a Norwegią.

28 — 30 sierpnia 1939 r. - ***Hood*** przypłynął do Rosyth, gdzie m.in. pobierał paliwo.

30 sierpnia 1939 r. - Okręt wypłynął do Invergordon.

Wybuch wojny

1 września 1939 r. - Informacja o wybuchu wojny (inwazja Niemiec na Polskę) dotarła na ***Hooda*** podczas pełnienia służby na morzu.

8 – 12 września 1939 r. - Razem z ***Renownem***, z dwoma krążownikami i czterema niszczycielami osłony opuścił Scapa Flow i patrolował północne wody pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi.

22 – 23 września 1939 r. - Wypłynął ze Scapa Flow jako osłona rajdu na Skagerrak, który nie doszedł do skutku i powrócił 23 do bazy.

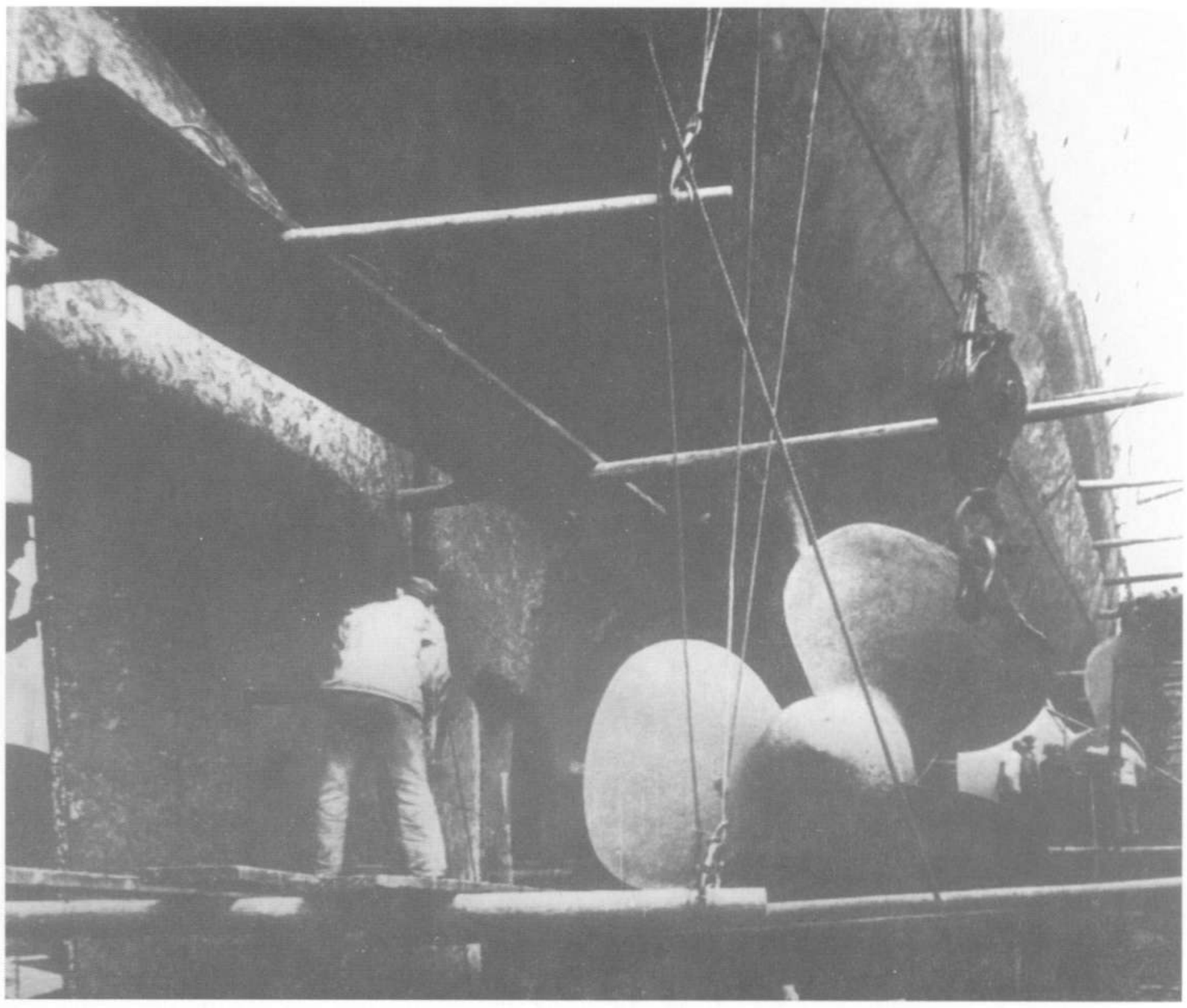
25 września 1939 r. - ***Hood*** wraz z ***Repulse*** opuścił Scapa Flow, by stanowić ubezpieczenie zespołu składającego się z pancerników ***Nelson*** i ***Rodney*** oraz lotniskowca ***Ark Royal***. Okręty te tworzyły eskortę okrętu podwodnego ***Spearfish***, który wskutek uszkodzeń miał kłopoty z powrotem do bazy.

26 września 1939 r. - Zespół okrętów Royal Navy zaatakowały niemieckie samoloty. ***Hood*** został trafiony bombą, która nie eksplodowała lecz ześlizgnęła się po „bąblu". Bomba wgniotła tylko "bąbel" na rufie lewej burty. Innych uszkodzeń okręt nie odniósł.

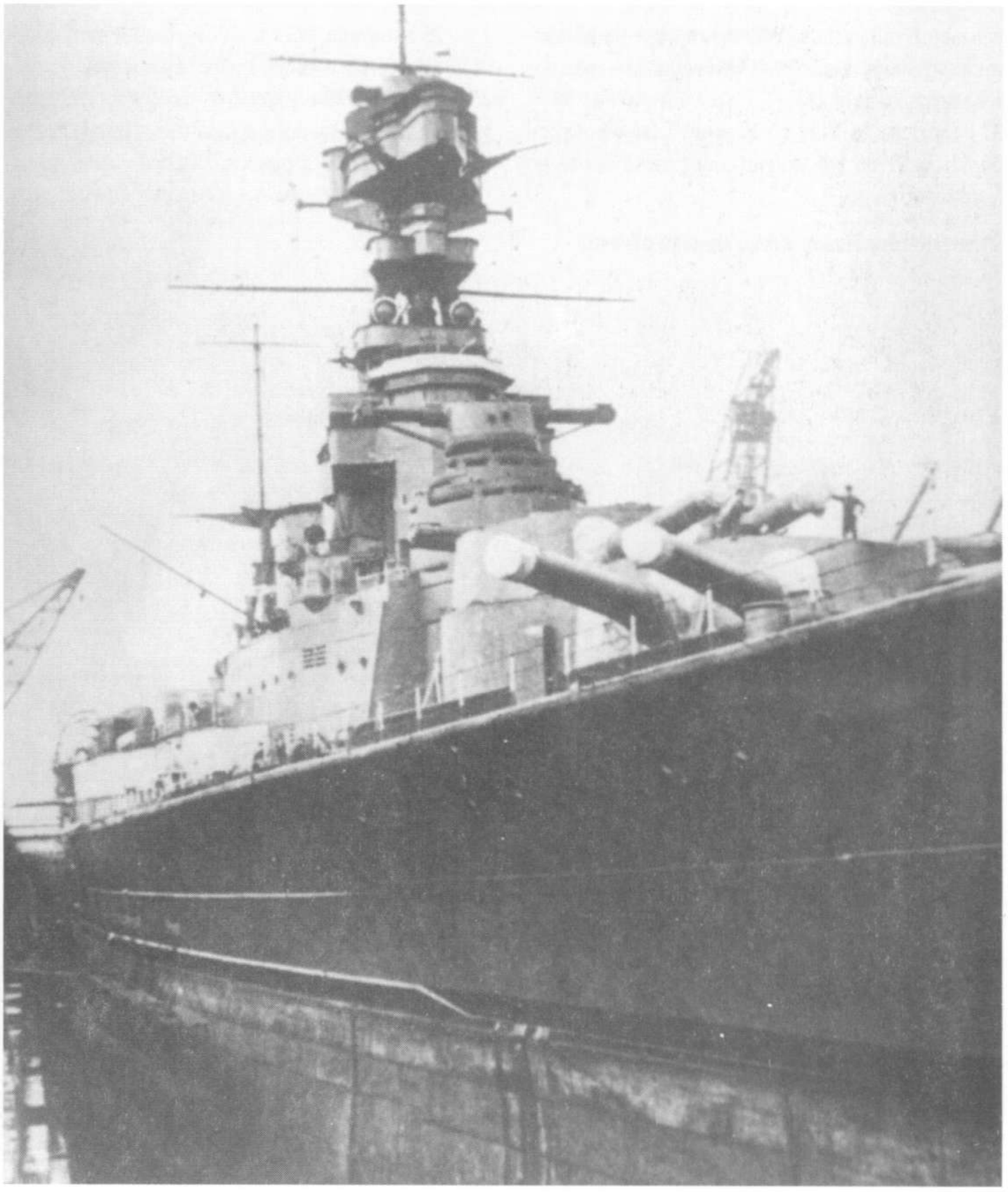
8 października 1939 r. - ***Hood*** wypłynął ze Scapa Flow razem z krążownikiem liniowym ***Repulse*** i krążownikami ***Aurora*** i ***Sheffield*** oraz z 4 niszczycielami. Popłynął na pozycję około 50 mil na północny-zachód od Stadtlandet w Norwegii w poszukiwaniu pancernika ***Gneisenau*** i krążownika ***Köln***.

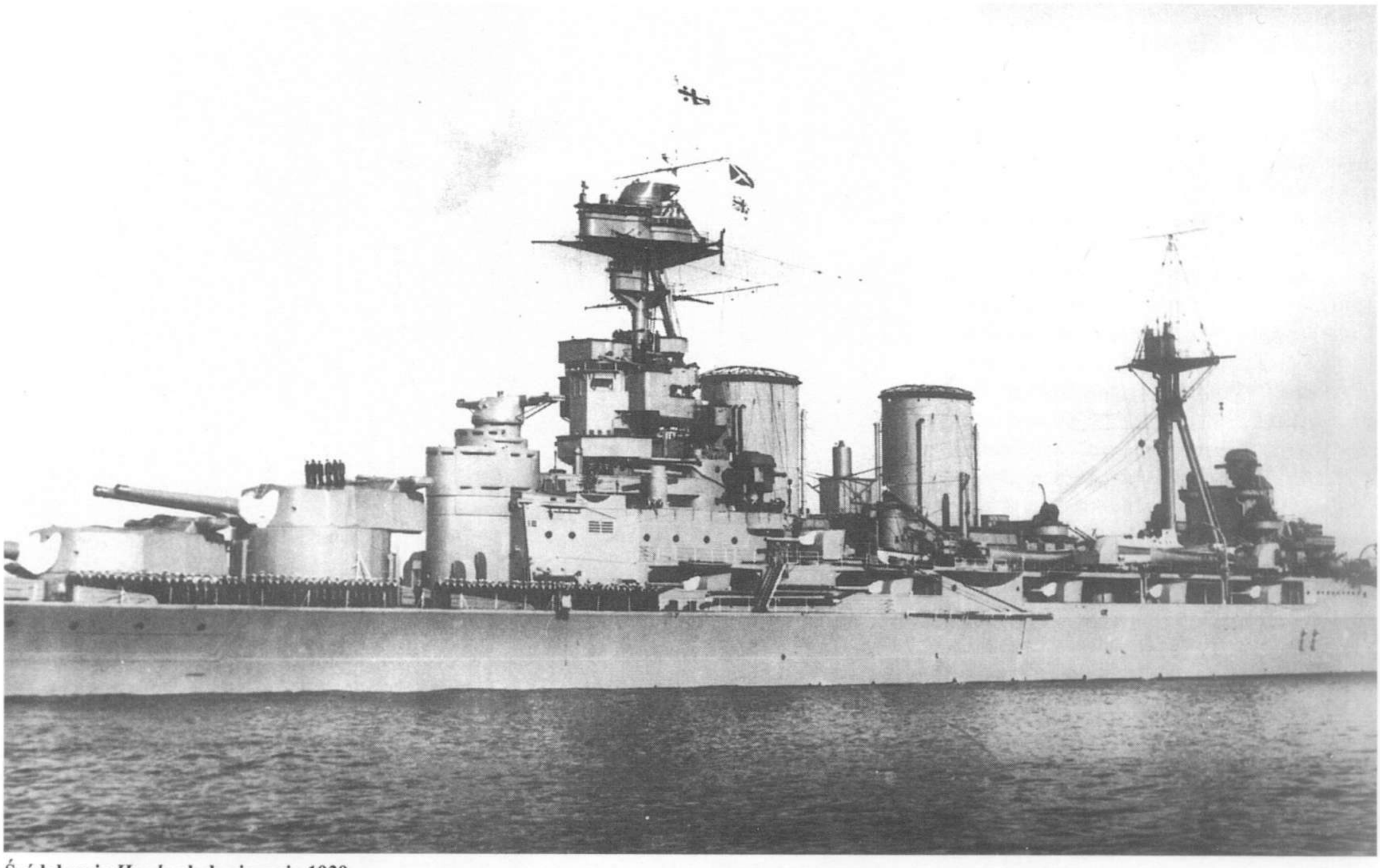
10 października 1939 r. - Okręty powróciły do Scapa Flow.

23 — 31 października 1939 r. - ***Hood*** razem z pancernikami ***Nelson*** i ***Rodney*** w osłonie 6 niszczycieli z Loch Ewe eskortował konwój norweskich statków



Powyżej i poniżej: *Hood* w suchym doku w Portsmouth w 1935 r. w trakcie naprawy uszkodzeń po kolizji z *Renowem* 23 stycznia 1935 r. u wybrzeży Hiszpanii. Na górnym zdjęciu widoczna jest prawa wewnętrzna śruba napędowa z wyszczerbionym piórem. Zwracają uwagę boczne stemple, którymi podparty jest kadłub w suchym doku.





Śródokręcie *Hooda* około sierpnia 1939 r.

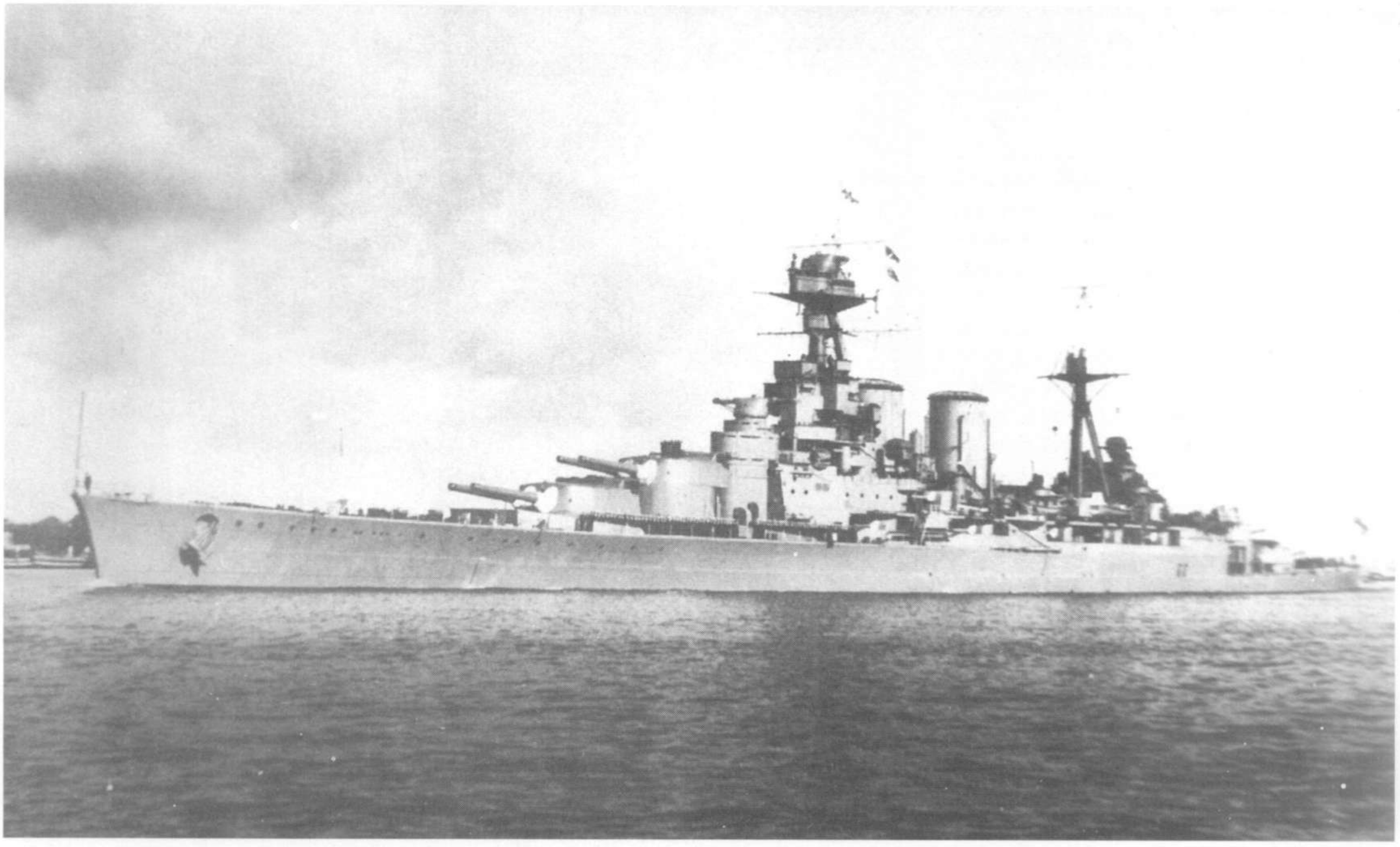
wiozących rudę żelaza. Eskortowano go do północnych wybrzeży Lofotów. Operacja przebiegła bez większych komplikacji.

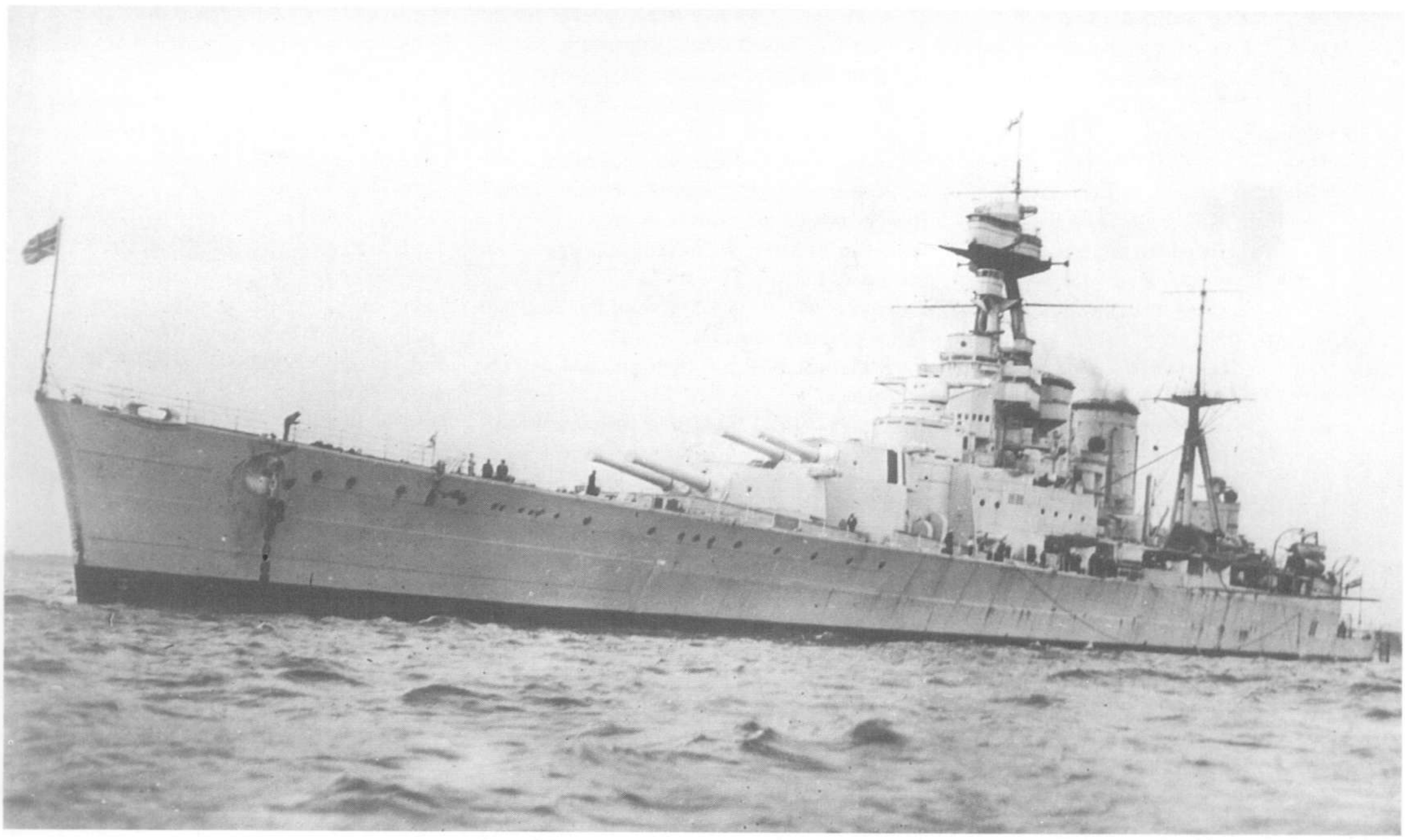
31 października 1939 r. - Zespół okrętów powrócił do Clyde. ***Hood*** był wizytowany przez Pierwszego Lorda Morskiego.

1 — 25 listopada 1939 r. - W Plymouth okręt przeszedł niewielkie remonty i naprawy maszyn.

25 listopada 1939 r. - ***Hood*** wyszedł w morze, przerywając remont, by dołączyć do francuskiego zespołu składającego się z pancernika ***Dunkerque***, krążowników: ***George Leygues*** i ***Montcalm*** i dwóch niszczycieli. Po raz pierwszy ***Hood*** nie miał na pokładzie dowódcy zespołu i musiał się podporządkować poleceniom przekazywanym z innego okrętu. Dowódcą całości, z racji starszeństwa, był francuski adm. Gensoul. Zespół płynął na pozycję 60° szer. płn. i 20° dł. zach. w poszukiwaniu niemieckich okrętów liniowych ***Gneisenau*** i ***Scharnhorst***, które zaatakowały i zatopiły eskortujący konwój krążownik pomocniczy ***Rawalpindi***.

Cała sylwetka *Hooda* z tego samego okresu.





Powyżej i poniżej: Dwa ujęcia *Hooda*: z maja (góra) i marca (dół) 1940 roku.

3 grudnia 1939 r. - Okręty powróciły do Loch Ewe.
13 grudnia 1939 r. - ***Hood*** razem z pancernikami ***Barham*** i ***Warspite*** oraz z sześcioma niszczycielami wypłynął z bazy w Clyde, by eskortować pierwszy konwój z transportem żołnierzy kanadyjskich, udających się do Anglii.

15 grudnia 1939 r. - Zespół okrętów powrócił do bazy w Clyde.
1 — 8 stycznia 1940 r. - ***Hood*** okres ten spędził na rutynowej służbie patrolowej.

8 — 15 stycznia 1940 r. - Krążownik liniowy wpłynął do bazy w Greenock.
15 - 24 stycznia 1940 r. - ***Hood*** pełnił rutynową służbę patrolową.

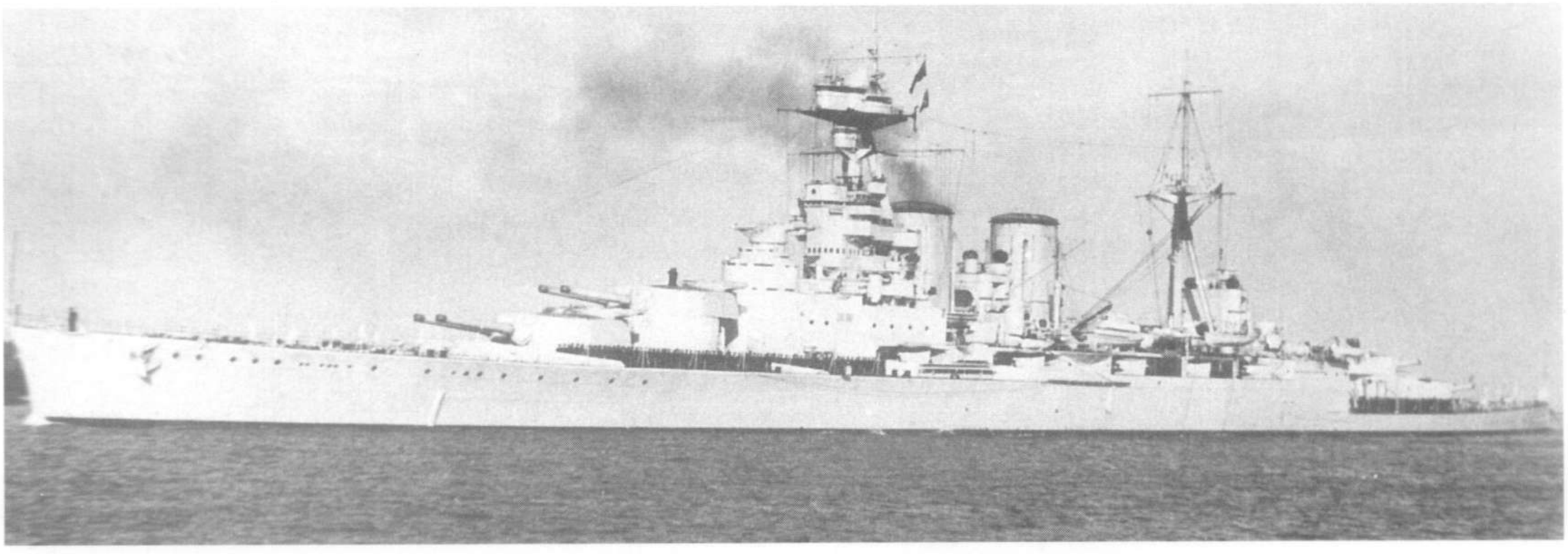
luty 1940 r. - Powrócił i bazował w Greenock.
7 lutego 1940 r. - ***Hood*** popłynął jako osłona trzeciego konwoju statków, transportującego na swych pokładach kanadyjską piechotę.
7 marca 1940 r. - Okręt powrócił do bazy w Scapa Flow na Orkadach. Przypłynął tam razem z pancernikiem ***Valiant***. W Scapa Flow ***Hooda*** poddano niewielkiej modernizacji (zamontowano nową, zmodyfikowaną artylerię przeciwlotniczą).
9 marca 1940 r. - Podczas modernizacji w Scapa Flow pancernik odwiedził Pierwszy Lord Admiralicji - Winston Churchill.
marzec — 12 czerwiec 1940 r. - ***Hood*** przypłynął do Plymouth. Następnie popłynął do Liverpoolu, gdzie został poddany remontowi - wymieniono m.in. wadliwe rury skraplaczy. Po tym remoncie mógł osiągać maksymalną prędkość 27 węzłów.
18 — 25 czerwca 1940 r. - ***Hood*** wypłynął do Gibraltaru razem z lotniskowcem ***Ark Royal***, gdzie tworzono tzw. *Force H* - zespół okrętów, których pierwotnym zadaniem miały być operacje przeciwko flocie francuskiej na Morzu Śródziemnym. Pierwszym zadaniem *Force H* miało być przechwycenie uciekającego do Dakaru pancernika ***Richelieu***.
28 czerwca 1940 r. - Sformowano *Force H*.
czerwiec 1940 r. - ***Hood*** razem z lotniskowcem ***Ark Royal*** wypłynął na krótko, podejmując nieudaną próbę ujęcia pancernika ***Richelieu***.
2 — 4 lipca 1940 r. - ***Hood*** razem z pancernikami ***Valiant*** i ***Resolution*** oraz lotniskowcem ***Ark Royal***, dwoma krążownikami ***Arethusa*** i ***Enterprise*** w eskorcie 11 niszczycieli wziął udział w pertraktacjach z flotą francuską, by ta wyłączyła swe jednostki z wojny. 3 lipca okręty brytyjskie pojawiły się na redzie Oranu w okolicach bazy Mers-el-Kebir. Pertraktacje nie przyniosły rezultatu i Francuzi odrzucili brytyjskie ultimatum. Doszło do wymiany ognia i ***Hood*** po raz pierwszy zmierzył się z pancernikami. Mimo ostrzeliwania się okrętów francuskich ***Hood*** nie został bezpośrednio trafiony. Rannych zostało dwóch członków załogi. Po zakończeniu akcji okręt powrócił do Gibraltaru.
8 lipca 1940 r. - Okręt razem z lotniskowcem ***Ark Royal*** i pancernikiem ***Resolution*** popłynął w kierunku na wschód od Majorki.
9 lipca 1940 r. - W czasie przeprowadzania operacji na Morzu Śródziemnym ***Hood*** został zaatakowany przez włoskie lotnictwo, lecz nie odniósł żadnych uszkodzeń.
11 lipca 1940 r. - Okręt wpłynął do Gibraltaru.
22 — 25 lipca 1940 r. - ***Hood*** otrzymał rozkaz zniszczenia niewykończonego francuskiego pancernika ***Jean Bart*** by ten nie dostał się w ręce niemieckie. W drodze do Casablanki rozkaz został anulowany i okręt zawrócił.
1 sierpnia 1940 r. - Razem z lotniskowcem ***Ark Royal***, krążownikiem ***Enterprise*** i 4 niszczycielami ***Hood*** eskortował lotniskowiec ***Argus*** z transportem samolotów na Maltę. W drodze zespół przeprowadził atak na Cagliari.
2 sierpnia 1940 r. - ***Hood*** powrócił do Gibraltaru. Tam przebywał do 4 sierpnia.
4 - 8 sierpnia 1940 r. - Okręt powrócił do bazy w Plymouth.
11 sierpnia 1940 r. - ***Hood*** został ponownie włączony do Home Fleet, bazującej w Scapa Flow. Jego zadaniem było teraz patrolowanie północnych wód Wielkiej Brytanii.
sierpień — październik 1940 r. - Okręt wykonywał przydzielone mu zadania — patrolował szlaki komunikacyjne na północnych wodach Wielkiej Brytanii.
6 listopada 1940 r. - Krążowniki liniowe ***Hood*** i ***Repulse*** z trzema krążownikami i 6 niszczycielami wzięły udział w blokowaniu podejść do niemieckich baz na wybrzeżu francuskim - Brestu i Lorientu - starając się odciąć drogę niemieckiemu pancernikowi kieszonkowemu ***Admiral Scheer***. Po nieudanej akcji okręty powróciły do Scapa Flow.
23 listopada 1940 r. - ***Hood*** opuścił Scapa Flow i popłynął w kierunku Reykiaviku na Islandii.
25 listopada 1940 r. - Okręt przybył do Reykiaviku. Operując z tej bazy ***Hood*** rozpoczął patrolowanie przejścia między Islandią a Grenlandią - Cieśninę (lub inaczej Drogę) Duńską.
listopad 1940 r. - Nadal patrolował Cieśninę Duńską operując z bazy na Islandii.
25 grudnia 1940 r. - ***Hood*** obchodził święta na morzu razem z krążownikiem ***Edinburgh*** i niszczycielami: ***Cossack***, ***Echo***, ***Electra***, ***Escapade***.
13 stycznia 1941 r. - Okręt zakotwiczył w Rosyth.
styczeń — 15 marca 1941 r. - W Rosyth na ***Hoodzie*** przeprowadzono kolejną modernizację.
15 — 21 marca 1941 r. - ***Hood*** przeszedł pomyślnie próby morskie po modernizacji.
21 marca 1941 r. - ***Hood*** wraz z pancernikiem ***Queen Elizabeth*** przyłączył się do ***Nelsona***. Wspólnie, w czasie dwudniowego patrolu na południowych wodach Islandii okręty poszukiwały ***Scharnhorsta*** i ***Gneisenau***, które w tym czasie wyrwały się ze swoich baz i przechodziły na Atlantyk.
23 marca 1941 r. - ***Hood*** powrócił do Clyde.
25 marca 1941 r. - Krążownik liniowy przeszedł próby prędkości.
31 marca 1941 r. - Razem z krążownikami ***Fiji*** i ***Nigeria***, ***Hood*** patrolował rejony tras konwojów.
kwiecień — maj 1941 r. - Przebywał w bazie w Hvalfiord na Islandii.
19 kwietnia 1941 r. - ***Hooda*** wysłano pilnie w celu patrolowania północnego przejścia (Drogi Duńskiej). Przyczyną tego był fałszywy raport o wypłynięciu niemieckiego pancernika ***Bismarck*** w morze.
1 maja 1941 r. - Okręt przebywał wraz z czterema niszczycielami w Hvalfiord. Stanowiły one zabezpieczenie (osłonę) dla konwojów.
22 maja 1941 r. - ***Hood*** wypłynął ze Scapa Flow razem z pancernikiem ***Prince of Wales***, niszczycielami: ***Antelope***, ***Anthony***, ***Achates***, ***Echo***, ***Electra*** i ***Icarus*** i skierował się do Hvalfiord w celu patrolowania Cieśniny Duńskiej. Celem patrolu było „przechwycenie" ***Bismarcka***, który razem z ciężkim krążownikiem ***Prinz Eugen*** tą drogą mógł się przedostać na Atlantyk w ramach zaplanowanej (i rozszyfrowanej przez brytyjski wywiad) operacji „Rheinübung".

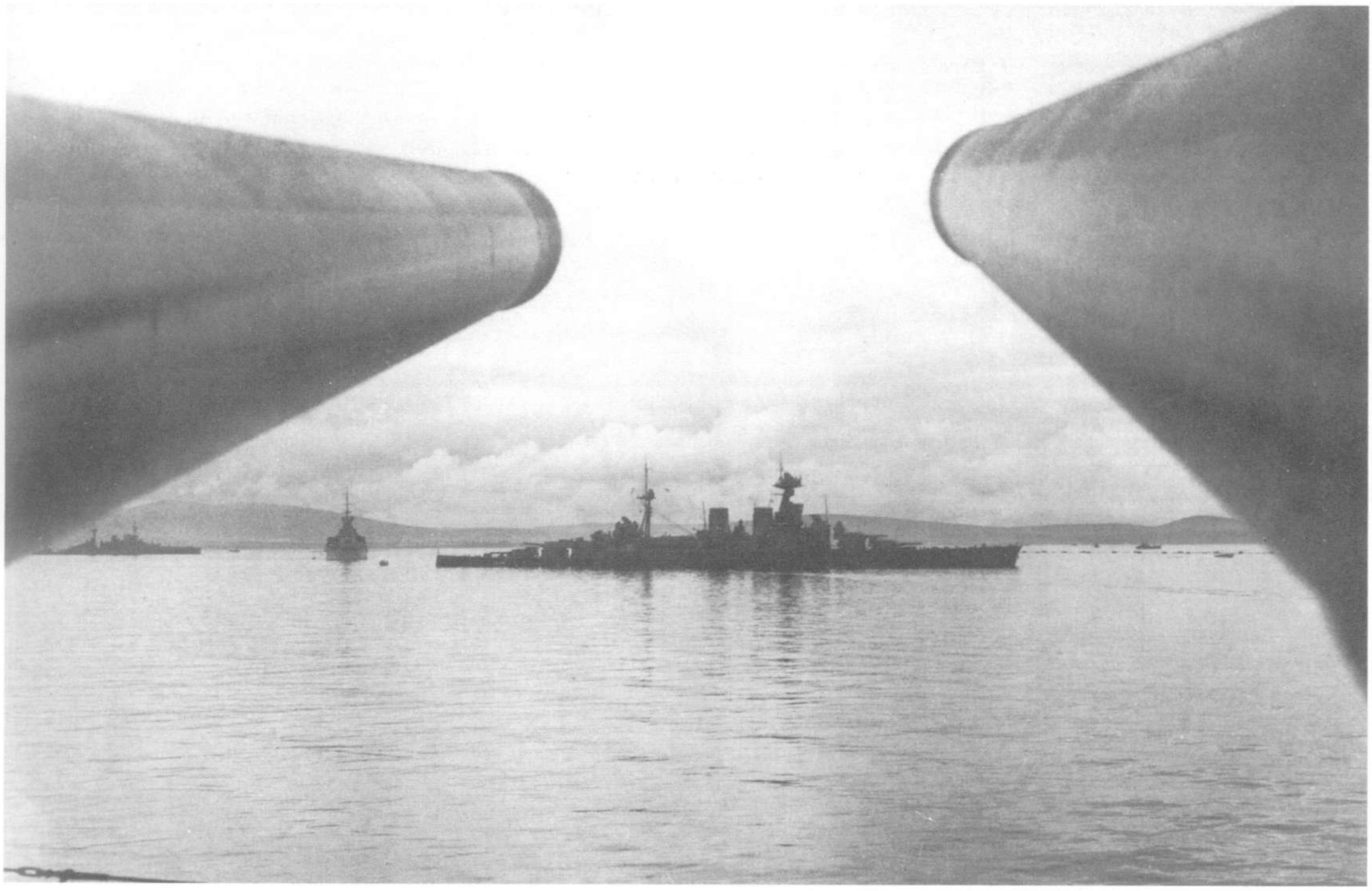
PRZYPISY DO ROZDZIAŁU „KALENDARIUM OKRĘTU"

Hood* był trzecim okrętem Royal Navy, który nosił tę nazwę. Pierwszy ***Hood*** został w 1859 r. przebudowany z drewnianego trójpokładowca ***Edgar*** na parowy okręt liniowy, uzbrojony w 91 dział. Został on przeznaczony do rozbiórki i w 1888 r. sprzedany. Drugi ***Hood***, wodowany w 1891 r., należał do pancerników typu ***Royal Sovereign***. Zakończył służbę jako eksperymentalna jednostka do testów artyleryjskich i wybuchów podwodnych, po których osadzono go u wejścia do Portland.

Z chwilą wejścia do służby okrętu, jego załoga liczyła 1123 oficerów i marynarzy. Takiej liczbie ludzi ***Hood* był w stanie zapewnić zapasy żywności na 4 miesiące (320 t), w tym świeżego mięsa na 1 miesiąc. Okrętowa piekarnia miała wydajność bliską 900 kg pieczywa na dobę. Duchowe potrzeby członkowie załogi mogli zaspokajać w znajdującej się w rufowej nadbudówce obszernej kaplicy, co w owych czasach było rzadkością, nawet na dużych okrętach.

Hood **na Morzu Śródziemnym w 1936 roku.**





Hood — **marzec 1941 r. w bazie Scapa Flow. Po lewej widoczny jest *Repulse*, nieco dalej *Renown*.**

Pościg za *Bismarckiem*

W pierwszym kwartale 1941 r. Niemcy przeprowadzili trzy bardzo udane operacje niszczenia żeglugi alianckiej za pomocą ciężkich okrętów. 1 kwietnia do Kilonii wrócił ciężki krążownik ***Admiral Scheer***, mając na koncie 16 zatopionych statków i 1 krążownik pomocniczy. Nieco mniejsze sukcesy odniósł działający w tym czasie z Brestu krążownik *Admiral Hipper*.

22 marca do Brestu zawinęły dwa pancerniki niemieckie ***Scharnhorst*** i ***Gneisenau***, które przez 8 tygodni zatopiły na Atlantyku 22 statki alianckie. Wszystkie te niemiecki zdobycze, choć dużo mniejsze od rezultatów uzyskiwanych przez U-booty, były dla Anglików o tyle dotkliwsze, o ile wiązały sporą liczbę ciężkich okrętów, które przeczesywały całe połacie oceanu w bezskutecznych poszukiwaniach niemieckich raiderów.

Z początkiem kwietnia karta odwróciła się jednak od niemieckich okrętów. Sfatygowane wielomiesięcznymi rejsami ciężkie krążowniki wymagały gruntownych remontów. To samo dotyczyło przebywających w Breście ***Scharnhorsta*** i ***Gneisenaua***. Na domiar złego 6 i 11 kwietnia ten drugi okręt został poważnie uszkodzony przez lotnictwo angielskie. W tej sytuacji Oberkommando der Kriegsmarine dysponowało tylko dwiema większymi jednostkami. Pierwszym był najnowszy pancernik ***Bismarck***, drugim najnowszy krążownik ***Prinz Eugen***.

Bismarck, choć oficjalnie wcielony do służby 24 sierpnia 1940 r., całą jesień i zimę na przemian spędził na próbach i w stoczni, gdzie dokonywano ciągłych poprawek. Wreszcie w marcu 1941 r. okręt był gotów i po przeprowadzeniu ostatnich prób w Kilonii, pożeglował w kierunku Zatoki Gdańskiej. Tutaj, zacumowawszy w Gdyni, będącej wówczas poza zasięgiem brytyjskiego lotnictwa, mógł przeprowadzać w spokoju strzelania artyleryjskie.

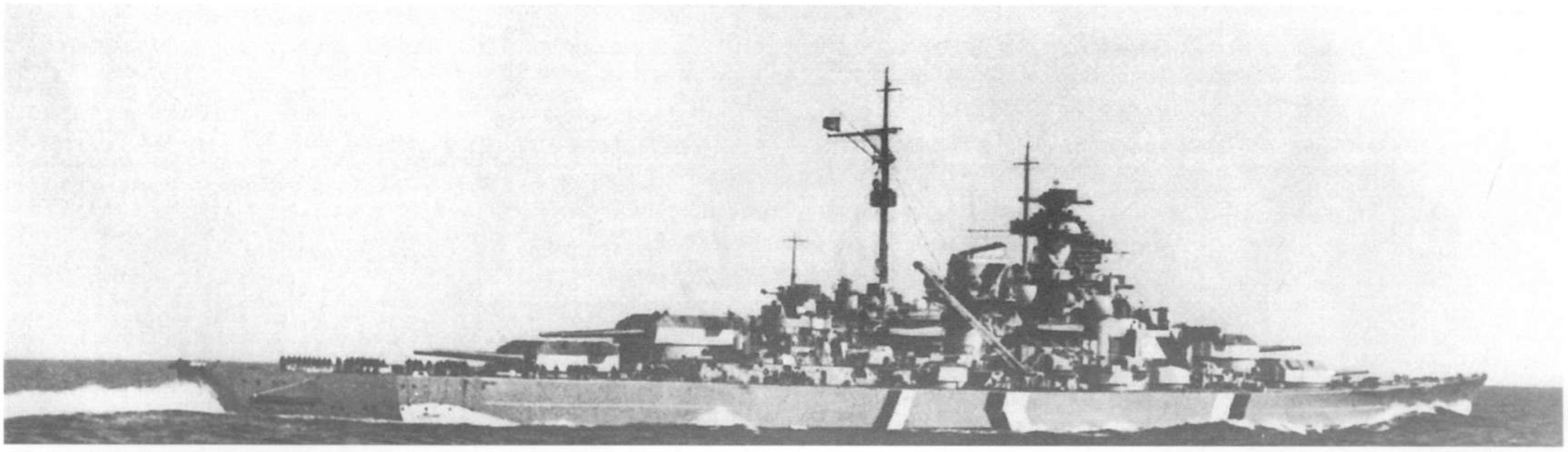
W Gdyni oczekiwał na pancernik krążownik ***Prinz Eugen*** - okręty miały wspólnie przygotowywać się do planowanej operacji przedarcia się na Atlantyk. Stanowiły bardzo silną parę. ***Bismarck*** pod względem wielkości ustępował na świecie tylko ***Hoodowi***, będąc od niego okrętem 20 lat młodszym. Jego wyporność standardowa wynosiła 41673 t (***Hooda*** - 42100 t). Uzbrojenie pancernika składało się z 8 dział 380 mm, umieszczonych w 4 podwójnych wieżach, oraz z 12 dział 150 mm. Uzbrojenie przeciwlotnicze stanowiło 16 dział 105 mm, 16 działek 37 mm i 16 działek 20 mm. Okręt wyposażony był w dwie katapulty, które mogły wystrzeliwać zaokrętowane 4 wodnosamoloty typu Arado 196 do poszukiwania statków handlowych lub ostrzegania przed większymi jednostkami przeciwnika. Pancernik chroniony był 320 mm pancerzem burtowym oraz dwoma pokładami pancernymi grubości 50 i 80 mm. Wieże dział artylerii głównej chronione były od czoła płytami 360 mm, z boków - 220 mm, z góry - 180 mm. Potężna siłownia o mocy 138000 KM umożliwiała temu kolosowi osiąganie prędkości 29-30 węzłów. Zapasy paliwa wystarczały na przepłynięcie 8500 mil morskich przy prędkości 19 węzłów. Załoga pancernika liczyła 105 oficerów i 1962 marynarzy.

Mimo, iż pod wieloma względami ***Bismarck*** nie był okrętem doskonałym, powyższe zestawienie danych musi budzić respekt. nic dziwnego, że Royal Navy bardzo obawiała się wejścia do akcji ***Bismarcka***. Na początku 1941 r. Anglicy dysponowali bowiem tylko dwoma pancernikami, które byłyby w stanie dogonić najnowszy okręt Kriegsmarine i nawiązać z nim równorzędną walkę. Były to ***King George V*** i siostrzany, ledwie co ukończony, ***Prince of Wales***. Pozostałe pancerniki i krążowniki liniowe, nie wyłączając ***Hooda***, nawet jeśli dysponowały równą ***Bismarckowi*** artylerią, to były od niego wolniejsze.

Obawy te najlepiej wyraził Churchill w swym liście do Roosevelta: "Musimy ... po raz pierwszy w tej wojnie rozważyć sytuację, kiedy wróg posiada dwa okręty (drugi bliźniaczy, nie wykończony jeszcze ***Tirpitz*** - przyp. aut.) przynajmniej tak dobre jak dwa nasze najnowsze".

Gdyby ***Bismarckowi*** i ***Prinz Eugenowi*** (uzbrojonemu w 8 dział 203 mm) udało się przedostać na Atlantyk i połączyć z przebywającymi w Breście ***Gneisenauem*** i ***Scharnhorstem***, to Kriegsmarine dysponowałaby potężnym zespołem okrętów w sumie uzbrojonych w 8 dział 380 mm, 18 dział 280 mm i 8 dział 203 mm, rozwijających prędkość w granicach 30 węzłów. Takiej sile Royal Navy w 1941 r. nie mogła przeciwstawić nic oprócz lotnictwa. Zrozumiała jest wobec tego wielka waga, jaką Anglicy przykładali do niewypuszczenia ***Bismarcka*** na Atlantyk.

Przez większość kwietnia ***Bismarck*** i ***Prinz Eugen*** doskonaliły umiejętności manewrowania, tankowania na morzu oraz holowania. Całą operację przejścia na Atlantyk, zaplanowaną na początek maja, przesunęła o dwa tygodnie detonacja miny magnetycznej, która lekko uszkodziła kadłub krążownika. 5 maja specjalnym pociągiem przybył do Gdyni Hitler, by dokonać inspekcji na ***Bismarcku*** i przybyłym ze stoczni ***Tirpitzu***. Dało to okazję dowódcy zespołu, adm. Güntherowi Lütjensowi, do wyjaśnienia führerowi celu i sposobu przeprowadze-



Bismarck — **18 maja 1941 r. przed wyruszeniem na operację „Rheinübung".**

nia operacji, której nadano kryptonim "Rheinübung" („Ćwiczenia na Renie"). Po przejściu wokół Islandii obydwa ciężkie okręty miały rozpocząć poszukiwania konwojów. Zadaniem pancernika miało być angażowanie eskorty, podczas gdy ***Prinz Eugen*** rozprawiałby się ze statkami. O dziwo, mimo wzrastającej niechęci do dużych jednostek, Hitler zaaprobował plan operacji i jej rozpoczęcie wyznaczono na 18 maja.

16 maja obydwa okręty były gotowe do drogi. W dwa dni później w kilkugodzinnych odstępach - by markować zwykłe ćwiczenia - ***Bismarck*** i ***Prinz Eugen*** opuściły Gdynię, spotykając się koło Przylądka Arkona. W tym samym czasie z portów francuskich i norweskich wypłynęło 6 niemieckich zbiornikowców i 3 statki zaopatrzeniowe, by zająć uzgodnione wcześniej pozycje na całej drodze między Oceanem Arktycznym, południowym wybrzeżem Grenlandii i Azorami. W ich ładowniach znajdowały się zapasy paliwa, żywności i amunicji na przynajmniej 3 miesiące. Pierwsze uzupełnienie paliwa miało nastąpić niedaleko wyspy Jan Mayen ze zbiornikowca ***Weissenburg***. W nocy 19 maja pancernik i krążownik zbliżyły się w asyście niszczycieli ***Friedrich Eckold*** i **Z 23** do Wielkiego Bełtu, który przeszły nad ranem. Cały ruch statków w cieśninach został wstrzymany, by umożliwić okrętom niepostrzeżone opuszczenie Bałtyku. Na nieszczęście dla Niemców zespół został dostrzeżony przez szwedzki krążownik ***Gotland***, który, zbliżywszy się do jednostek niemieckich, przez kilka godzin płynął równoległym kursem. Na wysokości Marstrandu ***Gotland*** zrobił zwrot na lewą burtę i pozostawił Niemców samych. W tym czasie meldunek radiowy jego dowódcy od pewnego czasu spoczywał już w Sztokholmie, skąd kanałami dyplomatycznymi przekazano go Anglikom.

Lütjens natychmiast powiadomił swe dowództwo, iż fakt opuszczenia przez jego okręty Bałtyku będzie w ciągu kilku godzin znany Anglikom. Admirał nie wiedział jeszcze, że zespół niemiecki, przechodząc wzdłuż wybrzeża norweskiego, został przypadkowo spostrzeżony przez członka ruchu oporu, który meldunek o przejściu dwóch wielkich okrętów natychmiast przesłał drogą radiową do Wielkiej Brytanii.

Tymczasem w Wielkiej Brytanii wszelkie znaki na niebie i ziemi wskazywały na szykującą się w najbliższym czasie próbę przedarcia się kolejnych dużych okrętów Kriegsmarine na Atlantyk. Fakt wejścia do służby ***Bismarcka*** i ***Prinz Eugena*** był Anglikom doskonale znany, a do tego wywiad doniósł, iż obydwa okręty otrzymały nowe komplety map. Z Francji natomiast nadszedł meldunek, iż w Breście przygotowywane są miejsca do cumowania dla dwóch dużych okrętów. Zastanawiająca była też wyjątkowa aktywność niemieckiego zwiadu lotniczego zarówno nad bazą Scapa Flow, jak i wokół Islandii i wyspy Jan Mayen.

Zestawienie tych faktów spowodowało, iż głównodowodzący Home Fleet, adm. Tovey, wysłał 18 maja, a więc w dzień opuszczenia przez Niemców Gdyni, 4 krążowniki, by patrolowały przejścia na Atlantyk. ***Norfolk*** i ***Suffolk*** pilnowały Cieśniny Duńskiej między Islandią a Grenlandią, ***Manchester*** i ***Birmingham*** zaś rejonu między Wyspami Owczymi a Islandią. Wzmocniono też zwiad lotniczy nad norweskimi fiordami licząc, że Niemcy będą próbowali uzupełnić tam paliwo. Był to strzał w "dziesiątkę", gdyż Lütjens, wbrew swym wcześniejszym planom, zdecydował się na zawinięcie do fiordów u wejścia do Bergen. Tu okręty uzupełniły paliwo i zamalowały czarno-białe pasy na kadłubie i nadbudówkach, służące na Bałtyku do rozpoznawania przez samoloty własnych okrętów. Tu też samolot rozpoznawczy RAF "ustrzelił" całą serię zdjęć niemieckich jednostek. To, czego Anglicy się spodziewali od dłuższego czasu, stało się faktem. Royal Navy zaczęła szykować się do wielkiego polowania.

W bazie Scapa Flow znajdowały się w tym czasie trzy duże brytyjskie okręty: ***Hood***, ***King George V*** - flagowiec adm. Toveya - oraz ***Prince of Wales***. Ten ostatni, nie dość, że dopiero 31 marca został wcielony do służby, to jeszcze miał na pokładzie grupę cywilnych fachowców, którzy dniem i nocą pracowali nad usunięciem usterek w funkcjonowaniu nowych dział 356 mm. W Scapa Flow przebywał też lotniskowiec ***Victorious***, lecz jego personel lotniczy składał się głównie ze świeżo upieczonych pilotów, mających za sobą dopiero 1-2 lądowania na pokładzie okrętu. Dysponująca samolotami torpedowymi typu Swordfish grupa lotnicza lotniskowca nie była w pełni przygotowana do prawdziwych zadań bojowych.

Na wieść o odkryciu niemieckich jednostek niedaleko Bergen adm. Tovey przystąpił do zdecydowanego działania. Jego ***King George V*** miał jeszcze jakiś czas pozostać w bazie, by odbierać kolejne meldunki o rozwoju sytuacji. Natomiast na spotkanie Niemców miał wyruszyć zespół złożony z krążownika liniowego ***Hood***, pancernika ***Prince of Wales*** oraz z 6 niszczycieli (***Electra***, ***Anthony***, ***Echo***, ***Icarus***, ***Achates***, ***Antelope***). Okrętami dowodził z pokładu ***Hooda*** wiceadm. Lancelot Holland. Zadaniem zespołu było dotarcie do Islandii i po uzupełnieniu paliwa zajęcie takiej pozycji na południowy wschód od tej wyspy, by mieć względnie równe odległości do obydwu przejść na Atlantyk.

Następnego dnia samoloty wysłane nad Bergen nie zastały już tam jednostek Lütjensa. ***Bismarck*** i ***Prinz Eugen*** opuściły bowiem wody norweskie wieczorem dnia poprzedniego i odesławszy eskortę do Trondheimu, skierowały się na północ od Islandii, rezygnując z tankowania koło Jan Mayen.

Wieść o zniknięciu niemieckich okrętów była dla Toveya ostatnim dzwonkiem alarmowym. 22 maja o godz. 22.45 ze Scapa Flow wyruszył na poszukiwanie ***Bismarcka*** kolejny zespół, składający się z pancernika ***King George V***, lotniskowca ***Victorious***, krążowników: ***Galatea***, ***Hermione***, ***Kenya*** i ***Aurora*** oraz 6 niszczycieli (***Inglefield***, ***Intrepid***, ***Active***, ***Punjabi***, ***Windsor***, ***Lance***). Następnego dnia dołączył do nich krążownik liniowy ***Repulse*** i 3 kolejne niszczyciele. Ta mała flota podążała w kierunku wód okalających Islandię, by tam oczekiwać na meldunki okrętów niemieckich.

Niemieckie raidery posuwały się tymczasem w kierunku Cieśniny Duńskiej, wąskiego na 200 mil morskich obszaru morza między Islandią a Grenlandią. Przejście to było już przez inne okręty niemieckie wielokrotnie w obie strony pokonywane, stąd też Lütjens i teraz liczył na powodzenie. Jego decyzja o nietankowaniu na północy była powodowana obawą, iż panujące tam ciężkie warunki pogodowe doprowadzą do oblodzenia okrętów i pogorszą ich sprawność bojową. Teraz jednak Niemcy musieli oszczędzać paliwo, poruszając się z prędkością 24 węzłów. Gdyby płynęli szybciej, jedynym przeciwnikiem na ich drodze byłaby dwa krążowniki, nie mające oczywiście żadnych szans w walce. Jednakże Lütjens nie wiedział, że Home Fleet wyszła w morze, z powodu bowiem złej pogody Luftwaffe nie była w stanie dokonywać lotów zwiadowczych nad Scapa Flow. Utrzymując więc prędkość 24 węzłów, okręty niemieckie dały szansę wiceadm. Hollandowi przecięcia im kursu.

Około północy z 22 na 23 maja jednostki niemieckie znajdowały się 200 mil na północny wschód od Islandii. Nad ranem okręty dotarły do granicy stałego lodu i poczęły posuwać się wzdłuż niej na południe. Pogoda poprawiała się z godziny na godzinę, mgła rzedła coraz bardziej, zwiększając szanse angielskich patroli na dostrzeżenie Niemców.

Krążące w okolicy ***Norfolk*** i ***Suffolk*** miały ułatwione zadanie, ponieważ Cieśnina Duńska w dużej mierze pokryta była lodem, zwężającym przejście miejscami nawet do 30 mil. 23 maja o godzinie 19.22 marynarz Newelt na ***Suffolku*** dostrzegł przechodzące przez kanał w lodzie okręty niemieckie. Wychodzący właśnie z mgły krążownik angielski znalazł się

nagle w odległości 7 mil od płynącego na przedzie ***Bismarcka***. 8 dział 203 mm krążownika nie znaczyło nic wobec grubego pancerza okrętu liniowego, toteż ***Suffolk***, nie czekając aż okręt niemiecki otworzy ogień, skrył się w najbliższym białym obłoku. Dowódca krążownika kmdr Ellis odczekał aż dwie plamki na ekranie radaru oddalą się na odległość 13 mil, po czym wysunąwszy się z mgły podążył za oddalającymi się jednostkami niemieckimi.

Jeszcze dramatyczniej przebiegło spotkanie z Niemcami drugiego patrolującego Cieśninę Duńską krążownika - ***Norfolka***. Przebywający na jego pokładzie dowódca zespołu kontradm. Wake-Walker, powiadomiony przez ***Suffolka*** o odkryciu okrętów niemieckich, ruszył pełną prędkością w ich kierunku. Drobny błąd nawigacyjny spowodował jednak, że ***Norfolk*** wypadł z prędkością ponad 30 węzłów z mgły ledwie 6 mil przed dziobem ***Bismarcka***. Tego było już Niemcom za wiele. 4 dziobowe działa pancernika bluznęły ogniem. Wokół angielskiego okrętu wytrysnęły olbrzymie fontanny wody, a na jego pokład spadł deszcz odłamków. Wake-Walker natychmiast po wyjściu z mgły zorientował się w grożącym mu niebezpieczeństwie i położył okręt w ostrym zwrocie. Jednakże wypierający 10000 t kadłub nie zareagował na wychylenie steru jak motorówka i ***Bismarck*** zdążył wystrzelić 5 salw nim ***Norfolk*** osiągnął zbawczą osłonę ścielącej się nad wodą mgły. Chyba tylko zaskoczeniu niemieckich artylerzystów należy zawdzięczać fakt, że z tak niewielkiej odległości nie udało im się trafić w cel. Tym razem ***Norfolk*** zmuszony był odczekać, aż Niemcy oddalą się na bezpieczną odległość, po czym ruszył za nimi, zajmując pozycję w ich rufowej lewej ćwiartce. W pewnej odległości za nim posuwał się ***Suffolk***.

W momencie odkrycia przez krążowniki angielskie ***Bismarcka*** i ***Prinz Eugena*** sytuacja w owym rejonie wyglądała następująco. Około 600 mil na południowy wschód znajdował się zespół adm. Toveya (***King George V)***. 800 mil na południe płynął potężny pancernik ***Rodney***, uzbrojony w 9 dział 406 mm. Udawał się na remont do Stanów Zjednoczonych Ameryki, eskortując po drodze transatlantyk ***Britannic***. Na rozkaz Toveya ***Rodney*** natychmiast opuścił eskortowany statek pasażerski i w asyście 4 niszczycieli ruszył kursem na przecięcie drogi niemieckim okrętom. Ponieważ przypuszczano, iż ***Bismarck*** i ***Prinz Eugen*** będą szukały schronienia w Breście, w stan gotowości postawiono także „Force H", a więc siły, których dotychczasowym akwenem działania było Morze Śródziemne.

Jednak najbliżej Niemców znajdował się zespół wiceadm. Hollanda, tzn. ***Hood***, ***Prince of Wales*** i tylko 4 niszczyciele, jako że 2 odesłano na Islandię w celu uzupełnienia paliwa. Od czasu opuszczenia Scapa Flow obydwa okręty liniowe ćwiczyły w czasie drogi sygnalizację i jednoczesne zmiany kursów. Atmosfera wśród załóg była bardzo napięta. Od dwóch dni o Niemcach nie było żadnych wiadomości, a przecież wszyscy dobrze zdawali sobie sprawę z tego, że przedarcie się ich okrętów przysporzy Royal Navy wiele kłopotów. Z drugiej strony nikt nie wiedział, co może przynieść spotkanie z tak silnym przeciwnikiem, tym bardziej że ani jeden, ani drugi angielski okręt liniowy nie miał jeszcze okazji walczyć z równymi sobie jednostkami.

23 maja pod wieczór radiostacja ***Hooda*** odebrała sygnał z ***Suffolka***. Holland natychmiast zwołał zebranie sztabu i przestudiowawszy meldowane położenie okrętów niemieckich, rozkazał całej grupie zmienić kurs na 295, który dawał szansę przecięcia ich drogi. Jednocześnie okręty liniowe zwiększyły prędkość do 27 węzłów. Niszczyciele miały płynąć z możliwie największą przy wzburzonym morzu prędkością, nie mogąc jednak dotrzymać kroku przepychającym się przez fale stalowym kolosom, coraz bardziej zostawały z tyłu. Głośniki na wszystkich okrętach zakomunikowały załogom, iż napotkanie przeciwnika jest teraz kwestią kilku godzin.

Na ***Bismarcku*** adm. Lütjens napotkał pierwsze problemy. Na jego okrętach odkryto angielskie krążowniki już z odległości 12 mil za pomocą radaru i hydrofonów. Mimo tego Anglicy wyszli ze spotkania bez najmniejszego szwanku. Co gorsza, wstrząs oddawanej salwy uszkodził antenę dziobowego radaru na ***Bismarcku***, wskutek czego pancernik stał się „niewidomy" w kierunku dziobu. W związku z tym admirał rozkazał, by na czoło wyszedł ***Prinz Eugen*** i omiatał przestrzeń przed dziobem swym radarem. W czasie gdy krążownik zwiększywszy prędkość mijał pancernik burta w burtę, na tym ostatnim zaciął się ster. 40 tysięcy ton stali poczęło napierać na dużo mniejszy okręt. W tym momencie dużą przytomnością umysłu wykazał się dowódca ***Prinz Eugena***, Brinkman, który w ostatniej chwili dał rozkaz gwałtownego odbicia w przeciwną stronę, nie dopuszczając, by operacja „Rheinübung" skończyła się tak wcześnie.

Awarię steru na pancerniku usunięto bardzo szybko i oba okręty ruszyły w dalszą drogę. Atmosfera wśród załóg była całkowitym przeciwieństwem niepokojów Anglików. Najczęściej powtarzało się pytanie, dlaczego największy pancernik świata uchodzi przed dwoma cztery razy mniejszymi krążownikami. Głosy te przybrały na sile do tego stopnia, że Lütjens zmuszony był podać przez radiowęzeł komunikat wyjaśniający, iż okręty niemieckie nie mają teraz czasu na ściganie mało ważnych krążowników, gdyż ich celem są wypełnione materiałami wojennymi statki płynące ze Stanów Zjednoczonych Ameryki.

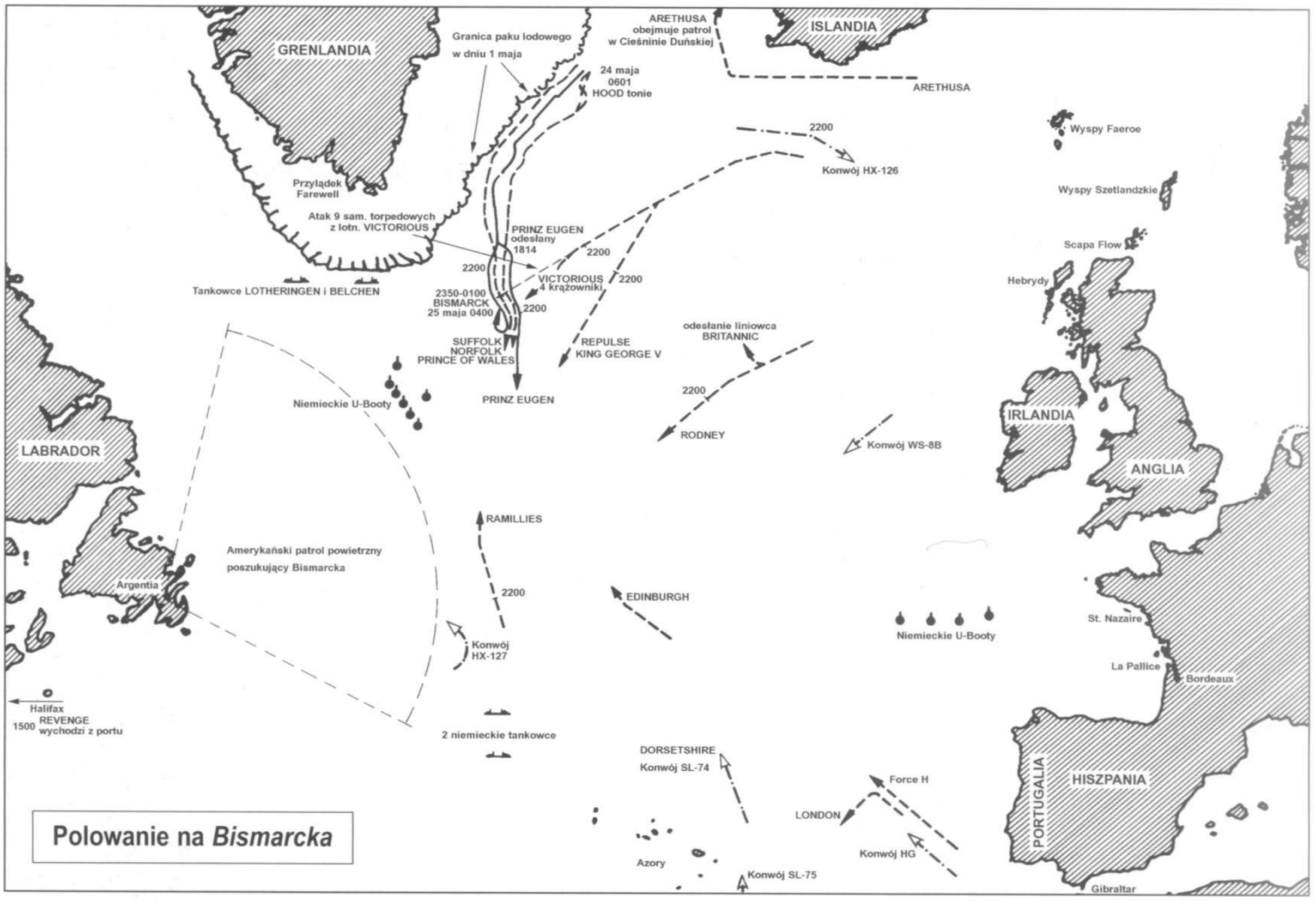
Śledzące Niemców krążowniki ciągle utrzymywały się na granicy widoczności, czasowo nawet gubiąc ich sylwetki. Stale jednak na ekranach ich radarów widniały dwa punkty świetlne przed dziobem. Radarzyści pilnowali ich jak oka w głowie, bacząc, by nie zniknęły, lub co gorsza nie poczęły się zbliżać, zmuszając angielskie okręty do ucieczki. Zgubienie krążowników byłoby dla Niemców zbawczym rozwiązaniem, mogliby wówczas z łatwością oderwać się od nadchodzących sił Royal Navy. Niestety, byłoby to trudne, poza tym, Lütjens nadal sądził, że Home Fleet przebywa w Scapa Flow.

Około godziny 22.00 na ***Hoodzie*** i ***Prince of Wales*** rozpoczęto przygotowania do bitwy. Artylerzystom i obsłudze wież rozdano białe, ognioodporne rękawiczki oraz taki sam kaptur okrywający głowę i ramiona. Wolni od wachty marynarze poczęli przebierać się w czystą bieliznę. Był to zwyczaj wywodzący się jeszcze z czasów flot żaglowych i miał na celu zapobiegać infekcji w razie odniesienia ran. Większość mes, a także salę kinową zamieniono w punkty opatrunkowe. W kuchniach wygaszono ogień na paleniskach, w szpitalu okrętowym sanitariusze sterylizowali sprzęt. Przygotowywano zestawy operacyjne, porcjowano morfinę. Zamknięte zostały wszystkie drzwi wodoszczelne, naprędce sprawdzano środki łączności pokładowej. ***Hood*** sposobił się do tego, do czego został stworzony ponad 20 lat temu. To miał być prawdziwy chrzest bojowy krążownika, bowiem ani przez okres międzywojenny, ani w ciągu dwóch lat wojny nie napotkał na swej drodze okrętu liniowego, z którym musiałby walczyć. Dotychczasowe doświadczenia wojenne jego załogi ograniczały się do nie mających końca patroli, odganiania samolotów, czy też, jak to było pod Mers-el-Kebir, strzelania do okrętów stojących lub wolno poruszających się w porcie. Teraz natomiast gdzieś za horyzontem płynął wielki i nowoczesny pancernik niemiecki, a zadaniem ***Hooda*** było niedopuszczenie, aby mógł płynąć dalej.

Tuż przed północą z meldunków tropiących ***Bismarcka*** i ***Prinz Eugena*** krążowników wiceadm. Holland wywnioskował, że okręty nieprzyjaciela znajdują się w odległości tylko 100 mil. Gdyby utrzymać dotychczasowy kurs i prędkość, rozważał dowódca angielski, jego zespół przeciąłby drogę Niemcom około godziny 2.30. Słońce zachodziło o godzinie 1.51, a więc do bitwy doszłoby już po zapadnięciu zmroku. Tego admiarał wolał uniknąć, jako że radar był wtedy jeszcze urządzeniem bardzo niedoskonałym, bój zaś, prowadzony w świetle pocisków oświetlających, mógłby prowadzić do pomyłek i zamieszania, w którym Niemcom łatwo byłoby się wymknąć. Po naradzie ze swymi oficerami Holland zdecydował się na nieznaczną zmianę kursu w prawo, co doprowadziłoby do spotkania około godziny 2.00. Dodatkową zaletą tego posunięcia było to, że okręty niemieckie byłyby widoczne na tle ginących za horyzontem promieni słonecznych, podczas gdy angielskie okręty pozostałyby okryte zapadającym zmrokiem. O godzinie 0.12 Holland nakazał zasygnalizowanie okrętowi ***Prince of Wales*** zmianę kursu o 45° w prawo oraz zredukowanie prędkości do 25 węzłów. 5 minut później, pod wpływem kolejnego meldunku z ***Suffolka***, Holland zmienił kurs swoich okrętów o dalsze 15° w prawo. W tym momencie oba zespoły wrogich sobie jednostek szły prawie zbieżnymi kursami. Na ***Hoodzie*** i ***Prince of Wales*** w górę poszły wielkie, białe bandery wojenne, wywieszane tylko wtedy, gdy Royal Navy szła ku bitwie.

Plan Hollanda był prosty. ***Suffolk*** i ***Norfolk*** miały zaangażować w walce ***Prinz Eugena***, podczas gdy oba okręty liniowe zajęłyby się ***Bismarckiem***. Niestety, Holland, może z obawy przed zdradzeniem Niemcom swej obecności, nie zdecydował się na przekazanie swego planu dowodzącemu krążownikami Wake-Walkerowi.

Realizacja planu miała się jednak odwlec na kilka godzin. Nagły poryw śnieżycy w połączeniu ze zwiększeniem prędkości przez okręty niemieckie zaowocował zgubieniem kontaktu z angielskimi krążownikami. Powiadomiony o tym Holland zadecydował, że jeśli Niemcy się nie odnajdą do godziny 2.10, jego zespół skieruje się na południe i popłynie równolegle do brzegów Grenlandii. W wyznaczonym czasie okręty niemieckie nie odnalazły się i oba okręty wykonały zwrot przez lewą burtę. Cztery płynące daleko w tyle niszczyciele utrzymały swój dotychczasowy kurs, bowiem Holland obawiał się, że korzystając ze zgubienia swych prześladowców okręty niemieckie zmienią kierunek marszu. Intuicja rze-



Polowanie na *Bismarcka*

czywiście nie zawiodła admirała - Lütjens nieco zmienił kurs i w rezultacie jego zespół w pewnym momencie przeszedł w odległości 10 mil od angielskich niszczycieli, pozostając w panujących ciemnościach nie zauważony.

Zaraz po zmianie kursu Holland rozkazał dowódcy ***Prince of Wales***, kmdr Leachowi, włączenie radaru artyleryjskiego typu **284**, który przy dobrych warunkach "łapał" duże jednostki z odległości ponad 11 mil. Niestety radar ten uległ awarii, a na użycie radaru ostrzegania lotniczego typu **281**, który także mógł służyć do wykrywania okrętów, Holland się nie zgodził, gdyż zakłócałby on pracę radaru (typu **284**) ***Hooda***.

Tuż przed godziną 3.00 na ***Hoodzie*** odebrano upragniony meldunek o odzyskaniu kontaktu z dwoma niemieckimi okrętami. Z przekazanych informacji wynikało, że wrogie jednostki znajdują się jakieś 35 mil na północny zachód od zespołu Hollanda. Admirał nakazał natychmiast zwiększyć prędkość do 28 węzłów. Teraz bitwa była już nieunikniona.

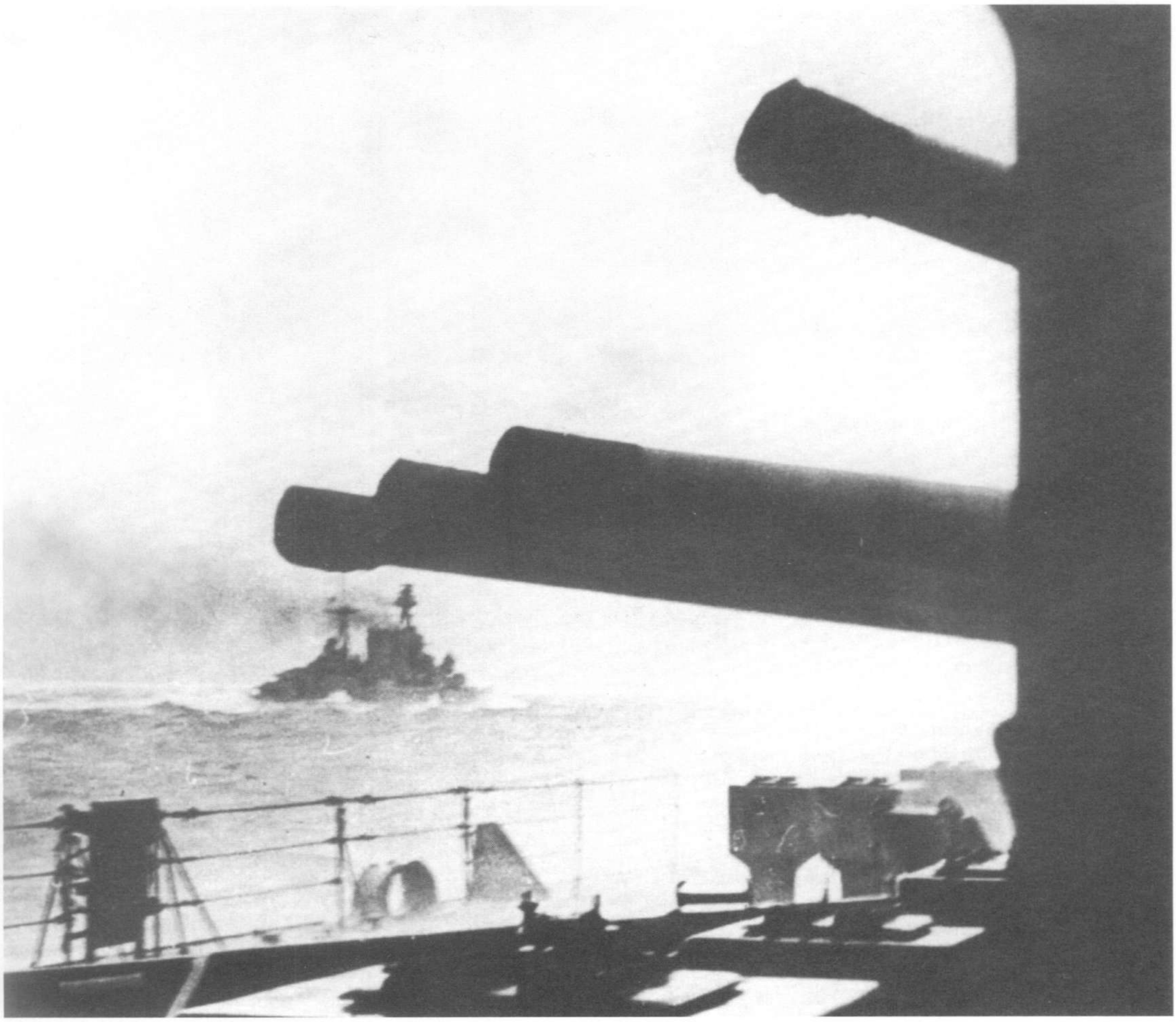
Utrata kontaktu przez ***Suffolka*** oraz zmiana kursu brytyjskich okrętów liniowych na południe, znacznie pogorszyły położenie zespołu Hollanda. Gdyby jego okręty nadal utrzymywały kurs sprzed godziny 2.10, przecięłyby w rezultacie drogę Niemcom, stawiając tzw. pałeczkę nad "T", a więc doprowadzając do sytuacji wymarzonej przez strategów morskich, kiedy własne okręty mogą strzelać pełnymi salwami burtowymi do ustawionego dziobem nieprzyjaciela. Tymczasem zmiana kursu spowodowała, iż w chwili odzyskania kontaktu obydwa zespoły płynęły prawie równolegle (Lütjens kursem 220°, Holland - 200°), przy czym okręty niemieckie były lekko wysunięte do przodu. Aby w tej sytuacji dojść na odległość skutecznego ognia, Anglicy musieliby pójść bardzo szerokim, wygiętym w lewo łukiem. W ten sposób jednak ich okręty byłyby przez bardzo długi czas narażone na pociski lecące z bardzo dużej odległości, a tym samym padające stromym torem. Taka sytuacja była szczególnie niebezpieczna dla ***Hooda***.

O godzinie 4.00 obydwa zespoły dzieliło już tylko 20 mil. Dochodzenie trwało jednak bardzo długo i przez następną godzinę dystans zmniejszył się jedynie o 3-4 mile. O godzinie 5.10 wiceadm. Holland rozkazał ogłosić na obydwu okrętach alarm bojowy. Przez głośniki poinformowano, że akcja rozpocznie się w ciągu kwadransa, po czym kapelan okrętowy odmówił krótką modlitwę.

Na ***Prince of Wales*** kmdr Leach wysłał na szczyt masztu marynarza zaopatrzonego w dwa grube płaszcze i wyposażonego w silną lornetkę. Miał on wypatrywać wroga. Kilkanaście minut później okrzyk "Enemy in sight" zelektryzował wszystkich zebranych na pomoście oficerów. Kilkanaście par lornetek poczęło wpatrywać się w pustą jeszcze przestrzeń po prawej burcie. W chwilę później powoli zza horyzontu poczęły wyłaniać się maszty, potem górne partie nadbudówek dużego okrętu. Za nim ukazał się drugi. Trzy wielkie wieże dział 356 mm pancernika jednocześnie obróciły się w tym kierunku. Wysoko nad pokładem, na szczycie pomostu bojowego znajdowała się obrotowa wieżyczka dalocelowników. Wewnątrz mieściły się teleskopowe celowniki artyleryjskie do namierzania i określania prędkości celu. Umieszczony wewnątrz celownika żyroskop utrzymywał pryzmat w niezmiennej pozycji, dzięki czemu można było dokonywać pomiarów niezależnie od kołyszącego się na fali kadłuba. Cel wskazywał dowódca artylerii specjalnym przyrządem optycznym, umieszczonym na pomoście, który był sprzężony ze wskaźnikiem namiaru w dalocelowniku. Otrzymane dane, uzupełnione pobraną z dalmierzy odległością, a także siłą wiatru i temperaturą powietrza, przeliczano kalkulatorami artyleryjskimi i przesyłano przez centralę przekaźników w dół obsłudze wież.

Pierwsza uchwycona odległość wynosiła 17 mil - zbyt duża, by rozsądnie myśleć o uzyskaniu trafienia. Tymczasem, po uzyskaniu kontaktu wzrokowego, dystans topniał bardzo powoli, jako że na zbliżenie się o kolejne 3-4 mile potrzebna była jeszcze jedna godzina.

O godzinie 5.37 Holland rozkazał zmienić kurs o 40° na prawą burtę, wskutek czego mógł szybciej dochodzić nieprzyjaciela, będąc jednocześnie krócej narażonym na spadające z góry pociski ***Bismarcka***, które mogły w ten sposób przebić pokłady ***Hooda***. Strefa bezpieczeństwa* krążownika zawierała się między 16500 m a 11000 m i dzięki zmianie kursu ***Hood*** mógł szybciej znaleźć się w jej wnętrzu. O godzinie 5.49 nastąpiła kolejna zmiana kursu w prawo, tym razem o 20°. Uzyskane w ten sposób szybsze zbliżanie było jednak okupione inną niedogodnością. Idąc tym kursem ani ***Hood***, ani ***Prince of Wales*** nie mogły w początkowej fazie bitwy używać swych rufowych wież, co dla siły ognia okrętów angielskich oznaczało "stratę" 4 dział 381 mm i 4 dział 356 mm. Wiceadm. Holland szedł do bitwy ustawiony prawie dziobem do przeciwnika, któremu w ten sposób udało się postawić ową słynną pałeczkę nad "T". Było



Jedno z ostatnich zdjęć *Hooda* widzianego z pokładu *Prince of Wales*.

to, jak ktoś stwierdził, "pójście do walki z jedną ręką mając do dyspozycji dwie". Gdyby Holland rozpoczął dochodzenie Niemców łukiem wcześniej, zdołałby wyjść im przed czoło i sytuacja by się odwróciła. Teraz jednak angielskie okręty musiały pędzić całą mocą maszyn, by jak najszybciej móc wprowadzić do akcji swe rufowe działa. Trudno jednak zupełnie potępiać Hollanda, skoro nawet podręcznik taktyki morskiej zalecał ustawianie się dziobem do przeciwnika, jeśli trzeba jak najszybciej zbliżyć się do niego.

Noc poprzedzająca bitwę minęła na niemieckich okrętach spokojnie. Zarówno oficerowie, jak i marynarze pozbawieni byli obaw dręczących ich przeciwników. Nadesłany wieczorem meldunek z dowództwa potwierdzał, że nie zaobserwowano żadnej aktywności dużych okrętów Royal Navy. Było to stwierdzenie na wyrost, jako że utrzymująca się nad Orkadami niska pokrywa chmur uniemożliwiała Luftwaffe stwierdzenie, czy brytyjskie pancerniki nadal się tam znajdują.

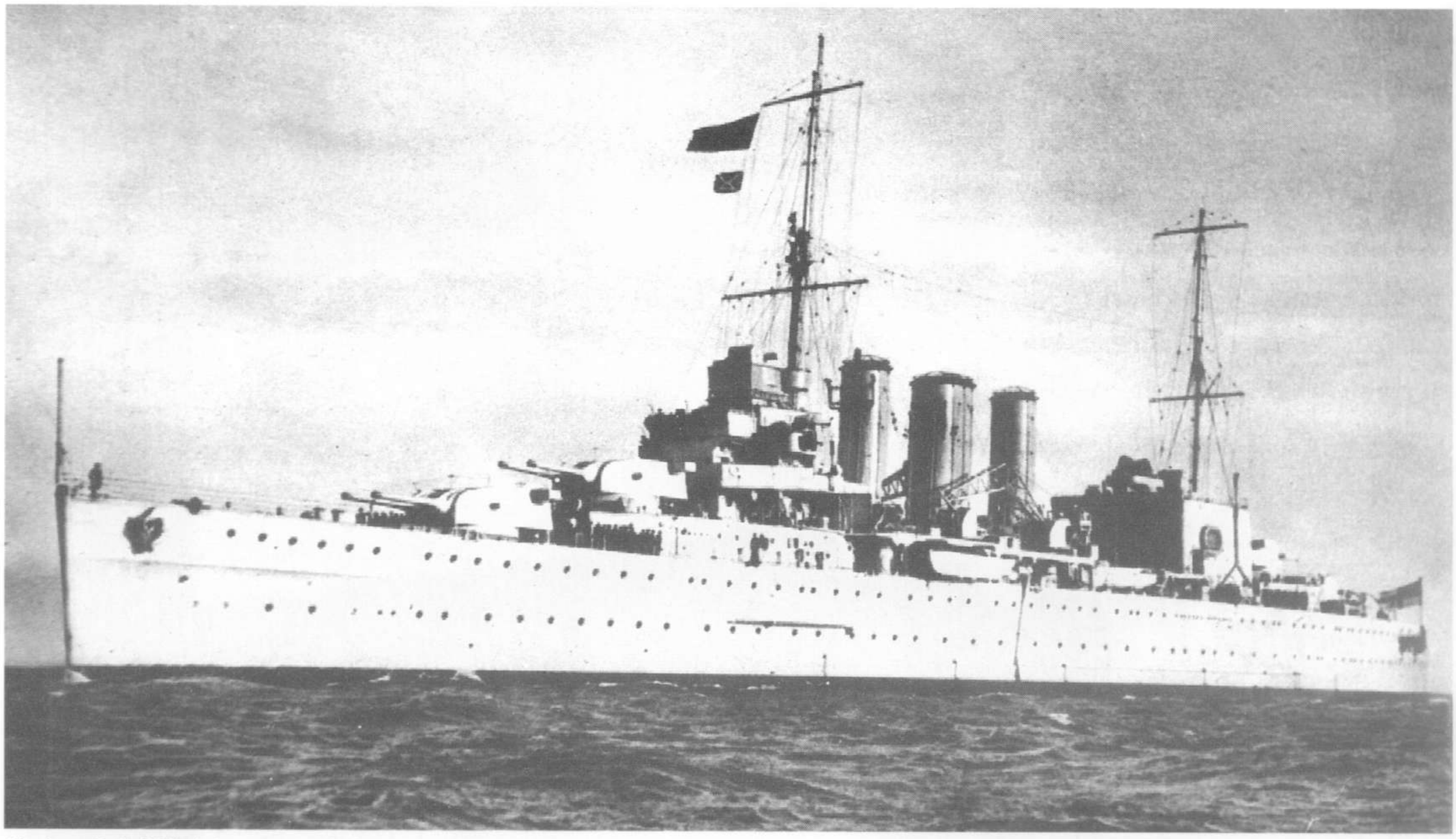
Jedynym zmartwieniem Lütjensa były płynące za rufą dwa krążowniki, które, jak sądził admirał, stanowiły rutynowy patrol tego obszaru, a nie część polujących na jego okręty jednostek. Gdy na pokładzie ***Bismarcka*** zdołano rozszyfrować kilka kolejnych meldunków wysłanych z angielskiego krążownika, oficerowie niemieccy ze zdumieniem stwierdzili, iż mimo że ich prześladowcy z rzadka ukazują się na horyzoncie, to podają admiralicji niezwykle dokładne dane o położeniu i zmianach kursów jednostek niemieckich. Pierwsza myśl nasuwała przypuszczenie, że Anglicy mają bardzo czułe hydrofony, następnie podejrzewano, iż namierzają fale wysyłane przez niemiecki radar. W końcu jednak dokładność, z jaką Anglicy ustalali położenie, doprowadziła do właściwego wniosku. Po prostu przynajmniej jeden z krążowników miał radar i to dużo lepszy od tego, jakim się oni posługiwali. Było to dla nich bardzo duże zaskoczenie.

Admirał Lütjens próbował zgubić niewygodnych towarzyszy rejsu, to kładąc zasłonę dymną, to znowu zmieniając gwałtownie kurs w połączeniu z nagłym przyspieszeniem. Jednak nic nie pomagało aż do momentu, kiedy nagłe pogorszenie warunków atmosferycznych uniemożliwiło mniejszym okrętom angielskim zwiększenie prędkości do 30 węzłów. Padający gęsty śnieg zniekształcił jednocześnie wskazania angielskich radarów i Niemcy, zwiększywszy prędkość, pozostali sami.

Około godziny 2.00 załogi niemieckich okrętów poderwał na nogi ... alarm lotniczy. Nad zespołem przeleciała patrolująca te wody łódź latająca typu *Catalina*, startująca z lotniska na Islandii. Alarm okazał się niepotrzebny, bo choć samolot wypatrywał zespołu Lütjensa, to jednak przy słabym świetle gasnącego polarnego dnia nikt z jego załogi nie dostrzegł Niemców.

O godzinie 3.00 radiostacja ***Bismarcka*** przechwyciła pierwszy od dłuższego czasu meldunek z angielskiego krążownika. Po jego odszyfrowaniu okazało się, że nie ma w nim wzmianki o położeniu niemieckich jednostek. Lütjens wywnioskował z tego, że Anglicy wreszcie zgubili trop. Wieść tę przyjęto na pokładach obydwu okrętów z wielką ulgą, teraz bowiem droga na Atlantyk stała otworem. By jednak ostatecznie zmylić nieprzyjaciela, Lütjens rozkazał zmienić kurs lekko w lewo. W ten sposób zyskał dla swego zespołu półtorej godziny spokoju. Jak się miało niebawem okazać, dla ***Bismarcka*** były to już ostatnie takie chwile.

Tuż przed godziną 5.00 operatorzy hydrofonów, niezwykle czułych urządzeń akustycznych rejestrujących hałas powodowany śrubami napędowymi, za-



Krążownik *Suffolk*, jeden z uczestników operacji przeciw *Bismarckowi*.

meldowali odgłos idących z lewej burty z dużą prędkością dwóch jednostek. Dla Lütjensa i jego sztabu meldunek brzmiał niewiarygodnie, bowiem na ekranie radaru ***Prinz Eugena*** nic nie było widać.

Poza tym skąd miałyby się tu wziąć okręty? Wszelkie wątpliwości rozwiał dopiero sygnał z centrali kierowania ogniem, gdzie przez dalmierz zaobserwowano smużkę dymu wyłaniającego się zza horyzontu. Co to za okręty - tego nie wiedział nikt. Nie były to z pewnością znajome krążowniki, które dawno zostały za rufą i było niemożliwe, aby ukazały się z lewej burty. Zaskoczenie wśród niemieckich oficerów było całkowite. Tymczasem smużka dymu rozdzieliła się i na horyzoncie widać było już dwie plamki. Tajemnicze okręty szły z pełną prędkością, lecz tego jakiej były klasy nie można było jeszcze ustalić. Przeważała jednak opinia, iż muszą to być jakieś lekkie jednostki Royal Navy.

W tym czasie, na szczycie pomostu ***Prinz Eugena***, w centrali kierowania ogniem, drugi oficer artylerii Paul Schmalenbach z uwagą wpatrywał się w okular dalmierza. Obok stał kmdr Jaspers, dowódca artylerii i z niecierpliwością obserwował twarz podwładnego. Jaspers wiedział, że Schmalenbach zna się na okrętach jak nikt inny, oprócz bowiem tego, co musiał znać w związku ze swoimi obowiązkami, okręty wojenne były jego wielkim hobby i rozpoznawanie ich sylwetek nie przedstawiało dla niego żadnych trudności. Zniecierpliwiony przedłużającym się oczekiwaniem Jaspers wreszcie zapytał:

- Nie wiesz co to za jedni?

- Ten z prawej jest niższy od tego po lewej i powoduje potężne odkosy dziobowe. Ten po lewej jest z pewnością dużo nowocześniejszym okrętem - Schmalenbach przerwał i po krótkiej chwili dodał:

- Myślę, że ten po prawej to ***Hood***.

Jaspers roześmiał się głośno:

- Nonsens. To jest krążownik lub niszczyciel.

Komandora rozbawiło stwierdzenie kolegi. ***Hood*** stoi sobie spokojnie w Scapa Flow, więc skąd miałby się tu znaleźć. Ale Schmalenbach był pewien swego:

- Stawiam butelkę szampana - powiedział - że to jest ***Hood***. - Zakład stoi - bez namysłu odrzekł Jaspers, po czym odwrócił się i rzucił w tubę głosową:

- Ładować pociskami burzącymi z zapalnikami kontaktowymi.

Jaspers nawet nie dopuszczał możliwości, że okręty po lewej mogą być pancernikami, stąd wydany rozkaz wyrażał najwyższą dezaprobatę dla uporu Schmalenbacha. Pociski burzące są bowiem skuteczne, gdy rozrywają się na cienkich pokładach i nadbudówkach niszczycieli i krążowników, rażąc załogę okrętu. W starciu z grubym pancerzem okrętów liniowych ich skuteczność była niewielka.

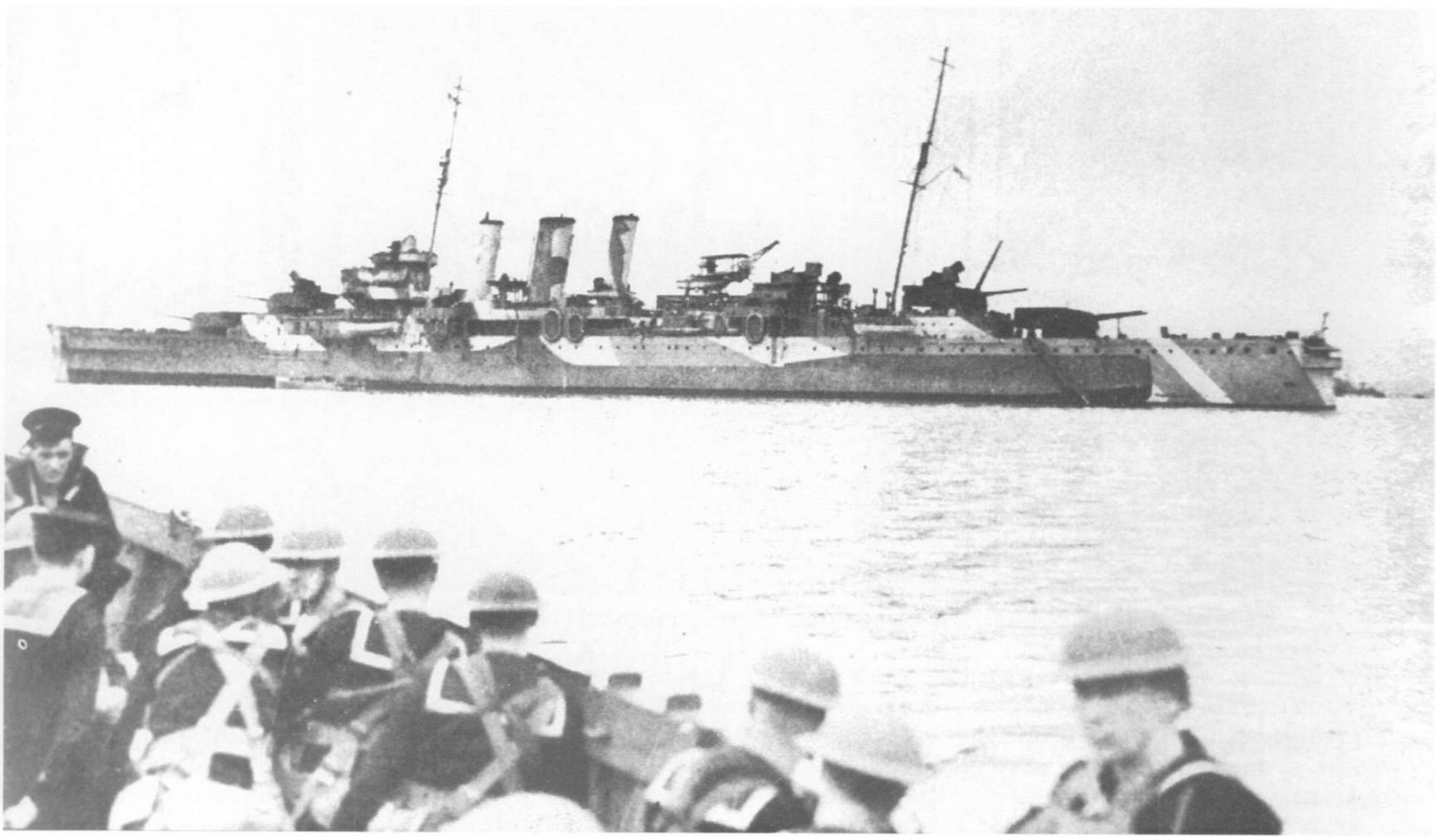
Także na ***Bismarcku*** dowódca artylerii, kmdr por. Schneider potraktował zbliżające się okręty jako krążowniki. Gdyby rozpoznał je poprawnie, Lütjens musiałby wyłączyć z bitwy ***Prinz Eugena***, gdyż rozkazy stanowczo zabraniały angażowania krążownika w starcia z okrętami liniowymi.

Anglicy również błędnie rozpoznali przeciwnika. Zadziałała tu celowa uniformizacja dużych okrętów niemieckich. Oprócz pancerników "kieszonkowych" cała reszta miała z daleka identyczny wygląd, uniemożliwiający rozpoznanie z odległości kilkunastu kilometrów. Nielogiczne dla Hollanda było to, iż ***Bismarck*** jako silniejszy okręt nie zajmuje pierwszego miejsca w szyku. Admirał nie wiedział, że niemieckie jednostki zamieniły się miejscami po awarii radaru na ***Bismarcku***. Jako, że ***Prinz Eugen*** nie przedstawiał dla angielskich okrętów większego zagrożenia, Holland wydał rozkaz: "Przygotować się do otwarcia ognia. Cel - okręt z lewej", sądząc, że celem jest pancernik. Dowódca artylerii ***Prince of Wales*** prawidłowo jednak rozpoznał okręty niemieckie i zgodnie z intencjami głównodowodzącego zespołem skierował ogień swego okrętu na drugą jednostkę w szyku.

Anglicy otworzyli ogień jako pierwsi. O godzinie 5.52 z masztu sygnałowego ***Hooda*** poleciała w dół flaga z rozkazem otwarcia ognia, co było sygnałem do jego natychmiastowego wykonania. W tej samej chwili 4 dziobowe działa krążownika trysnęły ogniem i dymem, wyrzucając w stronę odległych o około 18 km okrętów niemieckich 4 blisko tonowe pociski. W minutę później wystrzeliło 6 dział pancernika ***Prince of Wales***.

Tuż przed otwarciem ognia na ***Hoodzie*** zorientowano się w błędnym rozpoznaniu niemieckich jednostek i dosłownie kilka sekund przed oddaniem strzałów w górę poleciała flaga oznaczająca przeniesienie ognia na cel z prawej, co na pancerniku uczyniono wcześniej. Rozkaz ten z całą pewnością nie dotarł na czas do obsługi wież ***Hooda***, wskutek czego jego pierwsza salwa została właściwie zmarnowana na cel o drugorzędnym znaczeniu.

Lütjens jakby zwlekał z rozpoczęciem bitwy. Nowa sytuacja była mu mocno nie po myśli. Wyprawa jego okrętów miała niszczyć statki na Atlantyku, starając się, o ile to będzie możliwe, unikać potyczek z większymi okrętami przeciwnika. Teraz, kiedy już prawie udało się obejść siły angielskie, na drodze stanęły dwa okręty. Co gorsza, sądząc z wielkości błysków dopiero co oddanych strzałów, były to okręty liniowe. Na dodatek za rufą ***Bismarcka*** ciągle widniały dwa czarne punkty, świadczące o tym, że krążowniki odnalazły trop. Mając po prawej burcie pole lodowe ciągnące się wzdłuż brzegów Grenlandii, po lewej dwa pancerniki, a za rufą dwa krążowniki, admirał z niepokojem myślał o czekających go kłopotach. Coraz bardziej bowiem zaczynało to przypominać zaciskającą się wokół jego okrętów pętlę. Zmiana kursu i próba uniknięcia walki nie były żadnym wyjściem z sytuacji, gdyż krążowniki podążały za Niemcami i mogłyby ściągnąć daleko większe siły Royal Navy. Pozostawało więc nawiązanie walki, choć o ile ***Bismarck*** mógł bez obaw mierzyć się z każdym angielskim pancernikiem, o tyle trafie-



Krążownik *Norfolk*, jeden z uczestników operacji przeciw *Bismarckowi*, już po akcji, prawdopodobnie w sierpniu 1941 roku.

nie ciężkim pociskiem w cienkie pokłady ***Prinz Eugena*** mogło zakończyć się tragedią.

O godzinie 5.55 obydwa okręty niemieckie otworzyły ogień, strzelając do Anglików 4 działowymi salwami. Wcześniej jednak wokół ***Prinz Eugena*** wyrosły 30-metrowej wysokości gejzery wody - znak, że pierwsza salwa ***Hooda*** minęła się z celem. Jeszcze gorsze efekty uzyskał ***Prince of Wales***. Jego pociski padły jakieś pół mili przed ***Bismarckiem***.

Pierwsze pociski ***Bismarcka*** upadły niedaleko dziobu ***Hooda***, zalewając jego pokład fontannami wzbitej w powietrze wody. Uzyskanie dystansu pierwszą salwą było dużym osiągnięciem i umożliwiało Niemcom zaoszczędzenie kolejnych, zwykle używanych do "łapania" właściwej odległości od celu.

Holland źle rozgrywał karty w swym życiowym rozdaniu. Jego plan przecięcia kursu Niemcom nie powiódł się, co gorsza, to oni teraz mogli strzelać pełną burtą, podczas gdy Anglicy mieli wyłączone z akcji wieże rufowe. Nie rozegraną kartą w talii Hollanda pozostały do końca krążowniki kontradm. Wake-Walkera. Miał on scenerię bitwy jak na dłoni i z niecierpliwością czekał na dalsze rozkazy. Bitwa już się zaczęła, jednakże Holland jakby zapomniał o będących w zasięgu wzroku krążownikach. A przecież dysponowały one 16 działami 203 mm, które były wielkim zagrożeniem dla ***Prinz Eugena***, nie wspominając już o próbie zaangażowania w walkę rufowych wież ***Bismarcka***. Poza tym okręty te miały na swych pokładach wyrzutnie torpedowe i była wielka szansa na uszkodzenie któregoś z niemieckich okrętów celnym trafieniem torpedy. W dwa i pół roku później, ***Norfolk*** wziął udział w bitwie za Przylądkiem Północnym, w czasie której Royal Navy wytropiła i zatopiła niemiecki pancernik ***Scharnhorst***. W pierwszej fazie akcji ***Norfolk*** rozpoczął pojedynek artyleryjski z pancernikiem i trafiając go dwa razy, uszkodził mu radar. Dzięki temu większe siły brytyjskie mogły niepostrzeżenie podpłynąć do okrętu niemieckiego i w efekcie doprowadzić do jego zatopienia.

Nie uwzględniając w swych planach bitewnych jednostek Wake-Walkera Holland pozbawił się możliwości podzielenia ognia okrętów niemieckich, wskutek czego z pewnością stałby się on mniej celny. Co ciekawe, sam Lütjens mocno obawiał się wejścia do akcji krążowników, zlecając dowódcy rufowego stanowiska kierowania ogniem baczną obserwację tych okrętów. Co więc spowodowało, że angielski dowódca nie skorzystał z tak dużego atutu? Tego się już nie dowiemy.

Warunki atmosferyczne także nie sprzyjały brytyjskim okrętom. Płynęły one pod wiatr, zatem zarówno pył wodny wzbijany przez odkosy dziobowe, jak i strugi powodowane upadkiem pocisków wiatr zwiewał na obiektywy dalmierzy i innych urządzeń optycznych. Umiejscowione stosunkowo blisko powierzchni wody dwa 30-stopowe dalmierze w dziobowych wieżach 381 mm były tak mokre, że trzeba było korzystać z mniej dokładnych małych dalmierzy stojących na szczycie wieży dowodzenia.

Druga salwa ***Bismarcka*** spadła niedaleko za rufą ***Hooda***, trzecia, choć żaden z pocisków nie trafił w okręt, ciasno obramowała płynący krążownik. Jednocześnie z upadkiem drugiej salwy jeden 203 mm pocisk ***Prinz Eugena*** rozerwał się na pokładzie łodziowym ***Hooda***, w połowie odległości między masztem rufowym a rufowym kominem. Na okręcie wybuchł pożar. Gdy Niemcy otworzyli ogień, Holland rozkazał zmienić kurs o 20° na lewą burtę, zmniejszając prędkość zbliżania, ale też doprowadzając do pozycji bliskiej umożliwieniu wieżom na rufie wejście do akcji. Teraz, mając ogień na pokładzie, Holland nie mógł już dłużej czekać na użycie całej siły. O godzinie 6.00 wzniosła się flaga oznaczająca kolejną zmianę kursu o 20° w lewo.

Na pomoście ***Prince of Wales*** wszyscy przyjęli ten rozkaz z ulgą, patrząc jak chwilę wcześniej wokół okrętu flagowego wyrosła ściana wody, spowodowana czwartą salwą ***Bismarcka***. I gdy oczekiwano na sygnał wykonawczy, a dziób ***Hooda*** obrócił się już o kilka stopni na lewą burtę, jego sylwetka ponownie zniknęła za kurtyną wody. Jak wspomina dowódca pancernika, kmdr Leach: "... (salwa) najwyraźniej przecięła okręt gdzieś w okolicy masztu głównego. W tej salwie, jak sądzę, były dwa pociski za krótkie i jeden za długi, choć mogło być odwrotnie. Miałem jednak wrażenie, że coś w tym momencie wylądowało na pokładzie ***Hooda***, tuż przed masztem głównym i lekko ku prawej burcie ...". To, co nastąpiło potem, wyglądało jak: "... skierowany ku górze gwałtowny język ognia, kształtu komina, raczej cienkiego komina i prawie natychmiast cały okręt został spowity dymem od jednego końca do drugiego".

Gdy opadła kolumna wody po przecinającej ***Hooda*** piątej salwie niemieckiego pancernika, stało się coś, czego nie spodziewał się nikt z kilkudziesięciu obserwujących flagowy okręt osób. ***Hood*** jakby zadrżał, po czym nastąpiła kilkusekundowa, choć dla wielu trwająca wieki przerwa i nagle zza opadającej wody wystrzelił w górę jasnopomarańczowy słup ognia. Eksplozja nastąpiła między masztem rufowym a drugim kominem, a więc w miejscu trawionym pożarem, spowodowanym trafieniem krążownika przez pocisk niemiecki. Język ognia trysnął wysoko, wyżej od masztu okrętu, po czym gwałtownie przygasł. Spowity kłębiącym się obłokiem żółtawego dymu ***Hood*** zniknął z oczu wszystkim obserwatorom, lecz otaczająca go zasłona coraz to rozbłyskiwała następującymi po sobie eksplozjami. W górze poczęły fruwać elementy wyposażenia, łodzi ratunkowych, kawałki masztu głównego.

OPERACJA „RHEINÜBUNG"

21 DO 27 MAJA 1941 R.

- –FLAGA ADM. LÜTJENSA
- – FLAGA ADMIRAŁA TOVEYA
- –FLAGA WICEADM. HOLLANDA (HOOD) I SOMERVILLE'A (RENOWN)
- –FLAGA KONTRADMIRALSKA
- –LOTNISKOWIEC
- –PANCERNIK/OKRĘT LINIOWY
- –CIĘŻKI KRĄŻOWNIK
- –LEKKI KRĄŻOWNIK
- –NISZCZYCIEL
- –OKRĘT PODWODNY
- –INNE JEDNOSTKI

GRENLANDIA
ISLANDIA
NORWEGIA
SZWECJA
SZKOCJA
DANIA
IRLANDIA
ANGLIA
NIEMCY
FRANCJA

Rejon patrolowania kr. SUFFOLK
1. 23 maja - 19.22 kontakt radarowy z bryt. krążownikiem SUFFOLK
Rejon patrolowania kr. NORFOLK
Granica lodu pływającego
Mgła 02.10
Przylądek Nord
ok. 70 Mm
NORFOLK Pole minowe
Sygnał od dowództwa o siłach brytyjskich w Scapa Flow
Miejsce spotkania ze zbiornikowcem „Weißenburg" 21.5. 70°N, 18°W
Zasięg osłony Luftwaffe
12.37 Alarm po „ujrzeniu" peryskopu okrętu podwodnego
BISMARCK
PRINZ EUGEN
22.5. 05.15 Odesłanie niszczycieli osłony
Rejon patrolowania kr. MANCHESTER
Łódź latająca 22.5 do 21.00
ARETHUSA 21.5.
Rejon patrolowania kr. BIRMINGHAM
2 „Cataliny" 01.15
2 „Cataliny" 16.15
HOOD 06.01
Łódź latająca 22.5 do 21.00
HOOD, PRINCE OF WALES, 6 niszczycieli
Trawlery
BIRMINGHAM 21.5.
KING GEORGE V REPULSE VICTORIOUS + 2. dyw. I krążown.
Łódź latająca 22.5 do 21.00
II zwiad lotniczy 22.5. 17.30
Sytuacja w Grimstadfiordzie
godz. 13.15 - zwiad lotniczy
godz. 20.00 - opuszczenie wód norweskich
godz. 22.00 - nalot na Bergen
21.5. 24.00
21.5. 24.00 22.5. 21.15
I zwiad lotniczy 21.5. 13.15
20.5. 19.00
02.00 24.00 Zasięg osłony Luftwaffe
Z Gdyni 18.5. 21.30
Przylądek Farewell
18.34 otwarcie ognia przez BISMARCKA do SUFFOLKA
18.14 Nieudana proba rozdzielenia się okrętów niemieckich
VICTORIOUS +2. dyw. I.krąż. oddzielają się
REPULSE
KING GEORGE V
Start samolotów 22.30
Rejon patrolowania RAF-u
RODNEY + 4 niszczyciele
Konwój OB.326
REPULSE
BELCHEN
LOTHRINGEN
Linia U-bootów 25.5. 06.00
U-93
U-43
U-46
U-557
U-66
U-94
GONZENHEIM
KOTA PENANG
U-booty 24.5. 19.30
REVENGE 24.5. - 15.00
NORFOLK
SUFFOLK
PRINZ EUGEN
PRINCE OF WALES
trafienie torpedą 08.52
BRITANNIC + niszczyciel
NORFOLK
KING GEORGE V
REPULSE odchodzi
PRINZ EUGEN
RAMILLES 25.05.
Rejon operowania lotn. ARK ROYAL
Zasięg Luftwaffe
BISMARCK 06.00
BISMARCK 27.5. 21.05 traf. torpedą
U-108
U-74
U-552
U-98
U-97
U-48
U-556
4 fl. niszczycieli
FORCE H RENOWN, ARK ROYAL SHEFFIELD
Konwój WS-8B
EDINBURGH
DORSETSHIRE
Rejon operowania brytyjskich kretów podwodnych

***Prince of Wales* tuż przed wypłynięciem na operację przeciwko *Bismarckowi*, maj 1941 r.**

Wielkie ilości materiału wybuchowego, jakie ***Hood*** mieścił w swych komorach prochowych i amunicyjnych, połączyły straszną moc w jednej olbrzymiej eksplozji. Ważące blisko 1000 ton wieże 381 mm zostały wyrwane z barbet i koziołkując rozleciały się w powietrzu. Wyrzucone siłą wybuchu pociski 15-calowe poczęły rozrywać się nad okrętem, nadając scenerii niesamowite wrażenie sylwestrowego pokazu sztucznych ogni. Było to jednak straszliwe widowisko. Trudno powiedzieć, że rufowa część krążownika zatonęła. Ona po prostu przestała istnieć, rozdarta na strzępy tonami wybuchającego kordytu i amunicji. Zdawać by się mogło, że eksplozji powinien towarzyszyć ogłuszający huk. Tymczasem, co było zaskoczeniem dla wszystkich naocznych świadków tragedii, największy okręt wojenny świata wyleciał w powietrze prawie bezgłośnie, jedynie pierwszy moment eksplozji dał się słyszeć jako przytłumione dudnienie, czy raczej dobiegające z głębi kadłuba stęknięcie. Potem nad okrętem zaległa cisza.

Okaleczony ***Hood***, a raczej jego dziobowa część, jeszcze przez chwilę utrzymywał się na powierzchni, zanurzając się coraz głębiej. Nie znajdująca zapory, wdzierająca się do środka woda szybko jednak pozbawiła stateczności leżącą bezwładnie na powierzchni pozostałość okrętu. Dziób ***Hooda*** nagle wzniósł się w górę, osiągając niemal pionową pozycję. Jego stewa dziobowa znajdowała się w tym momencie dużo wyżej, niż wypełniony oniemiałymi ludźmi pomost przepływającego obok ***Prince of Wales***. W tej pozycji kadłub krążownika znieruchomiał na sekundę, może dwie, po czym szybko i bezgłośnie zsunął się pod powierzchnię, zabierając ze sobą kilkuset żywych ludzi, uwięzionych w tej stalowej trumnie na zawsze. Od momentu fatalnego trafienia upłynęły 3 minuty - 180 sekund, w czasie których ponad 250-metrowy kadłub wielkiego okrętu i 14 setek marynarzy zniknęło pod falami Atlantyku.

Kiedy pocisk ***Prinz Eugena*** uderzył w pokład łodziowy, starszy marynarz Robert E. Tilburn leżał płasko na pokładzie, co było najbezpieczniejszą pozycją dla nie mających w czasie walki zadań członków załogi. Swoje schronienie znalazł na lewej burcie, tuż przed dziobową wyrzutnią UP na wysokości przedniego komina. Dokładnie widział, jak pocisk niemieckiego krążownika wybuchł na pokładzie, tuż przed rufową wyrzutnią UP. Tilburn był pewien, że nie był to pocisk ***Bismarcka*** - ten z pewnością przebiłby cienki pokład i eksplodował niżej.

Ktoś z boku krzyknął: "Dostaliśmy gdzieś!". Tuż przed rufowym masztem natychmiast rozgorzał gwałtowny pożar. Ogień palił się żywym, jasnym płomieniem, jakby płonął kordyt. Było to całkiem możliwe, w tym rejonie bowiem znajdowały się podręczne magazynki amunicji do dział 102 mm i pompomów. Zapytany później przez komisję dochodzeniową, czy było możliwe, aby ogień powstał przez zapalenie się jednej z kilku beczek paliwa do motorówek, Tilburn nie mógł dać jednoznacznej odpowiedzi, choć wydawało mu się, że pożar umiejscowiony był zbyt daleko w kierunku rufy.

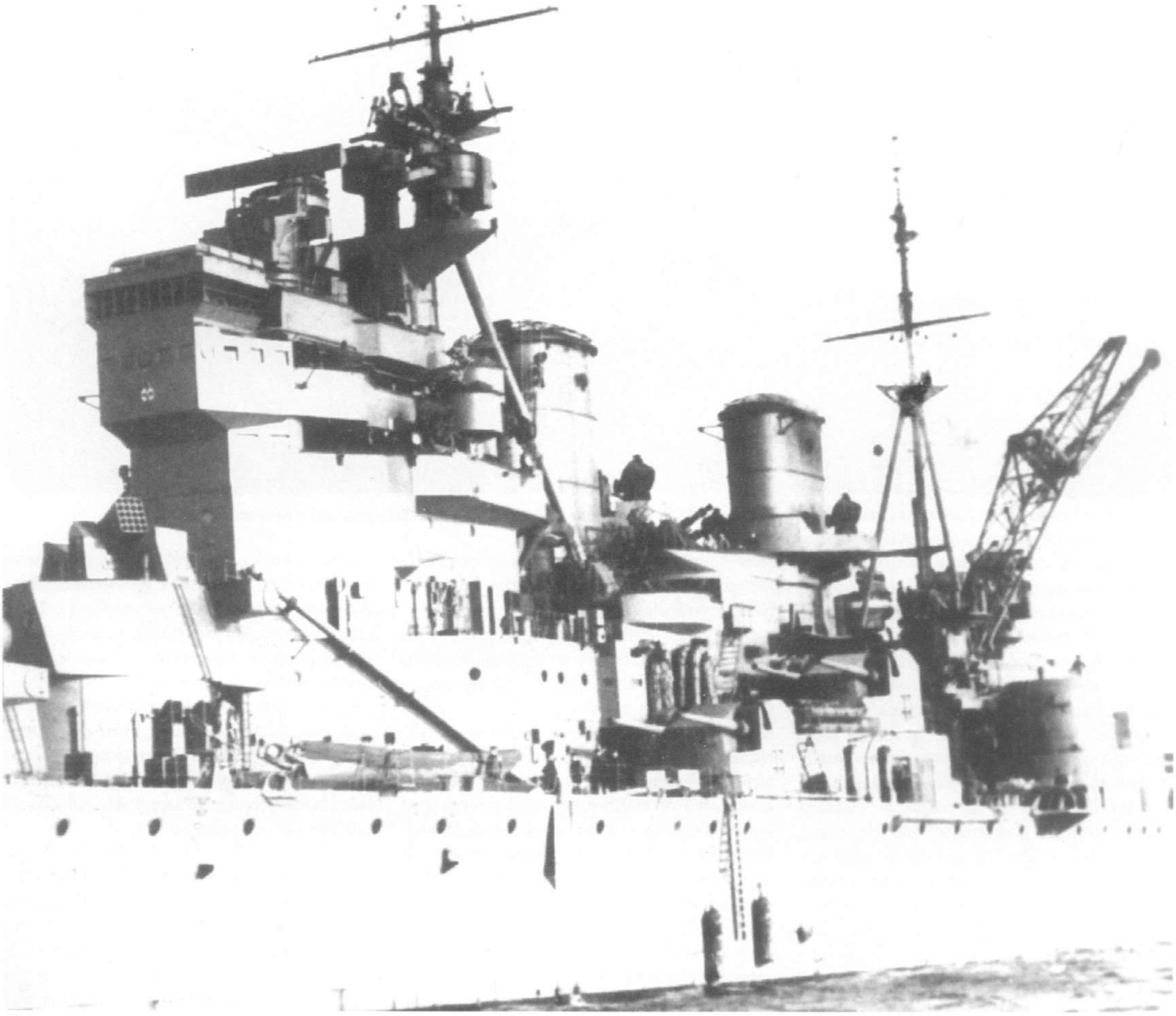
Jakiś oficer dał rozkaz gaszenia ognia. Gdy zaczęto rozwijać węże gaśnicze, zaczęła wybuchać amunicja i rozkaz odwołano. Rozrywające się pociski wprawiały inne w wibrację, te znowu wybuchając, rozrzucały wokół snopy iskier, przypominając Tilburnowi chińskie petardy. Był pewien, że płonie amunicja do pom-pomów, jako że eksplozje były niewielkie i pożar nie rozszerzał się.

Kilka minut później Tilburn wyraźnie poczuł, jak okręt zaczyna wykonywać zwrot w lewo. W tym momencie salwa ***Bismarcka*** nakryła ***Hooda***. Przez kadłub przeszedł wstrząs daleko silniejszy niż przy pierwszym trafieniu. Pokład wokół Tilburna został obsypany szczątkami, wybuch porozrzucał ciała znajdujących się blisko niego marynarzy. Gdy leżał dosłownie wciśnięty w stalowy pokład, coś bardzo mocno uderzyło go w nogi i poczuł spoczywający na nich ciężar. Nie miał jednak teraz głowy by oglądać się do tyłu.

Dezintegracja rufy, która tak strasznie wyglądała dla obserwatorów z ***Prince of Wales***, dla Tilburna wydawała się wyjątkowo nieszkodliwa. Nie odczuł żadnego podmuchu, sam huk eksplozji, po którym rufowa część ***Hooda*** rozpadła się na kawałki, nie brzmiał dla marynarza głośniej niż normalny odgłos wystrzału. Najbardziej jednak niesamowitą i uderzającą rzeczą była dla niego przeraźliwa cisza, jaka zapadła na okręcie po wybuchu. Przylegając całym ciałem do okrętu czuł bardzo silne drżenie dobiegające z głębi kadłuba. Nagły spokój, jaki zapanował na pokładzie spowodował, iż Tilburn odważył się odwrócić na plecy i spojrzeć na gniotący go ciężar. Nigdy przedtem nie widział czegoś straszniejszego. W poprzek jego nóg leżał czyjś straszliwie pokiereszowany korpus. Wokół pokładały się ciała zabitych kolegów, niektóre z poszarpanymi wnętrznościami, inne pozbawione członków. Przez ścielący się gęsty, żółty dym dostrzegł próbujących powstawać rannych. Inni, szczęśliwie ukryci przed spadającymi odłamkami i porozbijanymi częściami stalowego wyposażenia, teraz w milczeniu rozglądali się bezradnie. Oszczędzeni przez kaprys eksplozji nie wiedzieli, że są to ich ostatnie chwile ...

Tilburn chwiejąc się wstał i przechyliwszy się przez reling zaczął wymiotować. Kątem oka dostrzegł, że woda sięga już prawie do znajdującego się niżej pokładu. Okręt przechylił się wpierw na jedną, potem na drugą burtę. Szybko ściągnął hełm i maskę gazową, po czym wyskoczył do morza, starając się odpłynąć jak najdalej. Kiedy odwrócił się, ***Hood*** prawie leżał na wodzie. Nagle poczuł, że coś zaczepiło się o jego nogi. Pogrążający się kadłub zaczął wciągać Tilburna w dół. Zdążył jeszcze wyciągnąć z kieszeni składany nóż, kiedy zalała go woda. Kilkoma cięciami rozciął sznurowadła, uwalniając się od zaczepionej o nie anteny. Gdy wynurzył się na powierzchnię, chciwie łapiąc powietrze, jego okręt zaczynał wznosić dziób w górę, osiągając niemalże pion. Wtedy Tilburn, nie czekając na finał, jak szalony popłynął w przeciwnym kierunku. Nie wie, jakim cudem uniknął wiru spowodowanego przez tonący kadłub, który wciągnął resztkę tych, którzy przeżywszy wybuch znaleźli się w wodzie. Gdy odwrócił się ponownie, ***Hooda*** nie było już na powierzchni. Wokół unosiło się na wodzie mnóstwo zaślepionych rdzawych rur 30-centymetrowej średnicy. Pochodziły one z "bąbla" przeciwtorpedowego krążownika. Na powierzchni poza nimi pływało zadziwiająco mało szczątków, niedaleko paliła się plama mazutu. Tilburn również dostrzegł w pobliżu małą tratwę ratunkową i podpłynąwszy do niej wdrapał się na wierzch.

Sygnalista Albert Edward Briggs w czasie bitwy pełnił służbę na pomoście kompasowym, skąd mógł obserwować admirała Hollanda i rejestrować wszystkie meldunki docierające z okrętu. Gdy ***Prinz Eugen*** trafił ***Hooda*** w pokład łodziowy, przez kadłub przebiegło lekkie drżenie. Po chwili oficer



Śródokręcie pancernika *Prince of Wales*. Zdjęcie wykonano w maju 1941 r. na kilka dni przed akcją przeciwko *Bismarckowi*.

zameldował admirałowi:

- Trafili nas w pokład łodziowy i mamy pożar podręcznej amunicji.

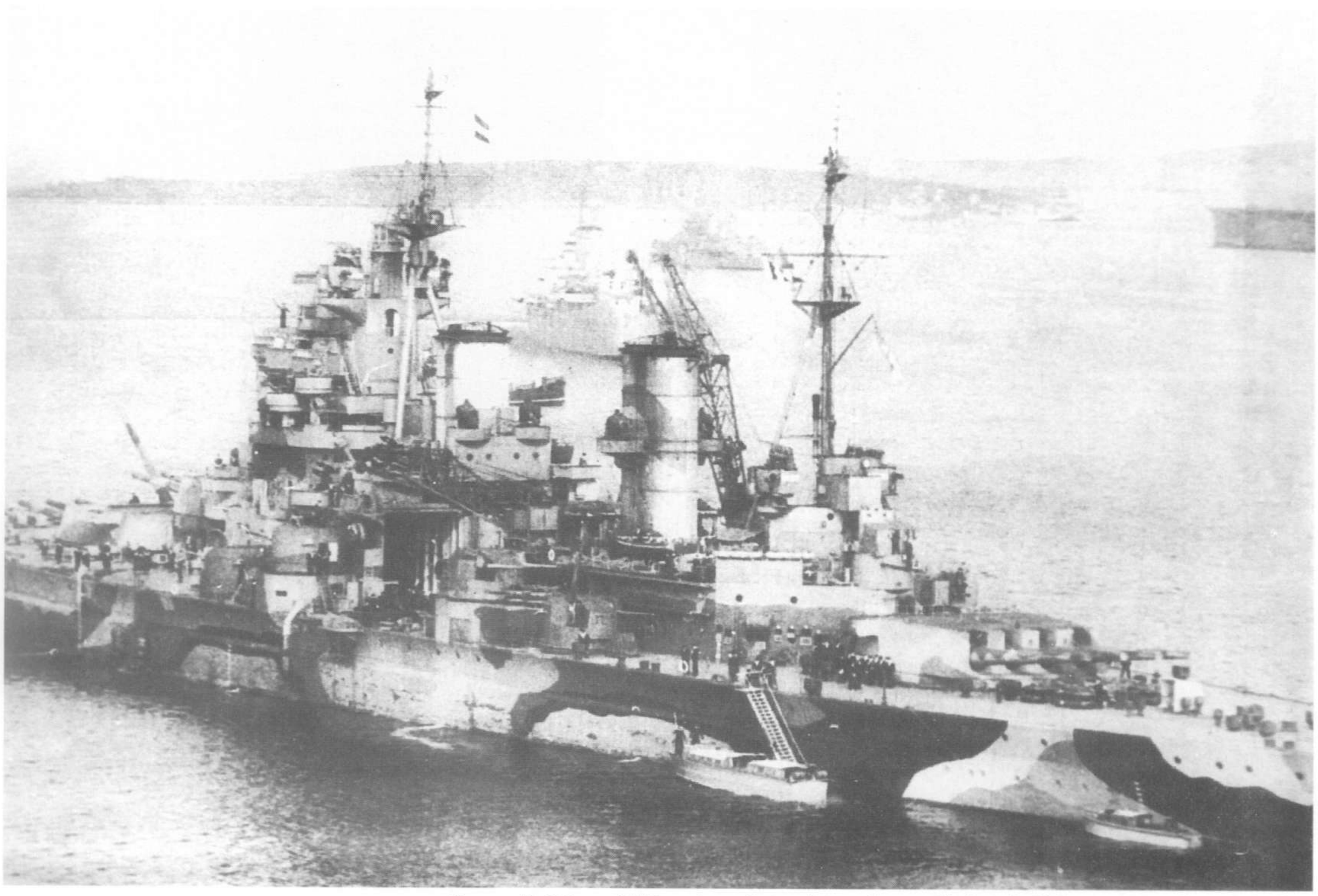
- Zostawcie to aż się wypali - odrzekł admirał.

Zaraz po tym fakcie zerwał się kontakt z umieszczonym na czubku masztu przedniego stanowiskiem kierowania artylerią. Ze swego miejsca Briggs nie był w stanie dostrzec, gdzie dokładnie trafił pocisk ***Bismarcka***, lecz gdy ***Hood*** rozpoczął wykonywanie zwrotu przez lewą burtę nagły wstrząs rzucił wszystkich zebranych na pomoście w prawą stronę. Było to dla Briggsa widomym znakiem tego, że ***Hood*** otrzymał trafienie gdzieś na prawej burcie. Wybuch, który zaraz nastąpił, nie został na pomoście zbytnio odczuty. Kilkanaście sekund później oficer wachtowy zameldował niesprawność żyrokompasu. Był to bardzo zły znak, bowiem oznaczał, iż zniszczony został żyrokompas matka, ulokowany w głębi kadłuba. Na pomoście zapanowały chwile martwej ciszy. Ktoś krzyknął, że okręt nie słucha steru. Holland rozkazał przejść do zapasowego stanowiska nawigacyjnego, nie wiedząc, że ani stery, ani śruby krążownika już nie istnieją. Okręt przechylił się o 6-7° na prawą burtę, potem krótko na lewą i zaczął trząść się jak rozpadający się dom. Gwałtowne drgnięcie dziobu w górę rzuciło Briggsa na twarz. Wstał i wyszedł z pomostu przez lewe drzwi burtowe. Jego ostatnie wspomnienie admirała to widok spokojnego Hollanda, jakby nie przejmującego się zbliżającym się końcem. Reszta sztabu też nie próbowała szukać ratunku. Briggs znalazłszy się w wodzie, odnalazł małą tratwę i ulokował się na niej. W zasięgu wzroku była jeszcze druga, a potem i trzecia tratwa, każda z jednym rozbitkiem. Wszyscy trzej poczęli zawzięcie wiosłować w wodzie rękami, by zbliżyć tratwy do siebie. Trzecim wybrańcem losu, któremu dane było przeżyć kataklizm, był podchorąży W.J. Dundas. Przebywał on w górnej części pomostu i kiedy okręt przechylił się na burtę wyskoczył ze swego stanowiska przez okno i jak pozostali starał się oddalić od tonącego wraku, by uniknąć wciągnięcia pod wodę.

Przerażająca scena zatopienia ***Hooda*** miała wielu świadków, przede wszystkim wśród załogi ***Prince of Wales***. Płynął on oddalony o jakieś 900 metrów w linii prostej, zajmując pozycję w prawej rufowej ćwiartce flagowego okrętu. Jako że obydwa okręty liniowe strzelały przez prawą burtę, większość nie zajętej bitwą załogi zgromadziła się na lewej, chroniąc się przed padającymi pociskami. Stąd mieli wspaniały widok na walczącego ***Hooda***.

Sierżant T.C. Brooks z piechoty morskiej, obsługujący pierwszą lewoburtową wieżę dział 133 mm plot, tak opisuje swe wrażenia (widział ***Hooda*** przez peryskop):

"Druga salwa ***Bismarcka*** wylądowała następująco: dwa (pociski) po lewej burcie i jeden na pokładzie dział 102 mm (w rzeczywistości pocisk ten pochodził z niemieckiego krążownika - przyp. aut.), pozostałych nie widziałem. Od razu w górę strzelił niezwykły słup ognia w rufowej, lewej części pokładu dział 102 mm. Tuż potem zobaczyłem grupki ludzi z obsługi dział gromadzące się przy relingu z lewej strony. Po tym, jak uderzył pocisk, jedyne co mogłem ujrzeć, to wielki ogień, wysoki jak rufowy maszt. Z obsługi dział nikogo już nie zobaczyłem ... Wyglądało mi na to, że jeden pocisk wszedł w okręt przez drugi komin, wyglądało też jakby drugi wszedł przez barbetę wieży "X" (chodzi o piątą salwę ***Bismarcka*** - przyp. aut.). Kiedy ***Hood*** otrzymał drugie trafienie, komin jakby się zgiął i zwalił na lewą burtę. Zobaczyłem też żółty język ognia strzelający z barbety wieży "X". Olbrzymi błysk oślepił mnie na kilka chwil ... Popatrzyłem przez peryskop znowu, w porę, by spostrzec kulę czarnego dymu, w której



Pancernik *Prince of Wales* w kamuflażu, sfotografowany 28 sierpnia 1941 r. po remoncie uszkodzeń.

wyraźnie widziałem 15-calowe działo wyrzucone w powietrze, za którym podążyło coś, co wyglądało na dach wieży".

Marynarz obserwujący lampę sygnalizacyjną na ***Prince of Wales*** tak charakteryzuje wybuch:

"(Był to) ... ogień o jasnym blasku, niebieskawym i miałem wrażenie, że pali się kordyt. Płomienie były bardzo gwałtowne i wysokie".

Podoficer C. Coates:

"(Był to) ... deszcz iskier na pokładzie łodziowym, niezbyt daleko za rufowym kominem, w pobliżu śródokręcia, po którym nastąpił zwał ognia wydostający się z osłon rufowej nadbudówki, ogarniając wkrótce obie wieże ... (...) osłony zostały wyrzucone w powietrze i płomień, wyglądający jakby paliła się ropa, buchnął na pokład rufówki".

W. Marshall:

"(Były to) ... płomienie wychodzące, jak sądzę, z szybów wentylacyjnych na lewej burcie pokładu łodziowego, pomiędzy masztem głównym a wieżą "X".

Podoficer L. Sutton:

"Druga salwa ***Bismarcka*** zdaje się przeszła ponad i w tym samym czasie coś błysnęło tuż przed masztem głównym ***Hooda***, i pojawiły się duże ilości czarnego dymu, który następnie zmienił się w szary".

Kapitan C. Lawson:

" ... gęste kłęby dymu wydostawały się z nadbudówki na całej długości pokładu łodziowego".

Obserwujący scenę bitwy z odległości 15 mil kontradmirał Wake-Walker na ***Norfolku*** tak wspominał:

"(ogień) ... rozszerzał się tak, że w końcu jego szerokość była większa od wysokości. Jak tylko przygasł zobaczyłem dwie dziobowe wieże oddające salwę i myśl "Oni może sobie z tym poradzą" przeszła mi przez głowę".

Sam moment wybuchu komór amunicyjnych ***Hooda***, choć bardzo groźnie wyglądający, dla większości obserwatorów był mało słyszalny. Esmond Knight, który w parę minut później stracił wzrok od wybuchu niemieckiego pocisku, mówił:

"Pamiętam nasłuchiwanie tego i myślenie, że będzie to straszliwa eksplozja, ale nie pamiętam, żebym w ogóle słyszał jakąś eksplozję."

D.W. Boyd:

"On (***Hood***) wyleciał w powietrze bardziej w asyście dudnienia niż łoskotu eksplozji".

Inni określali wybuch jako "głęboki przytłumiony huk", czy też odgłos przypominający "zgniatanie pudełka zapałek w większej skali". Jeszcze innym przypominało to bardziej "uderzenie pięścią w blaszany szyb wentylacyjny". Załoga ***Prince of Wales***, która przebywała na okręcie pod jego linią wodną, mimo iż wyraźnie słyszała kolejne salwy dział ***Hooda***, o samym wybuchu nie miała pojęcia.

Podoficer F.A. French o ostatnich sekundach ***Hooda*** tak pisze:

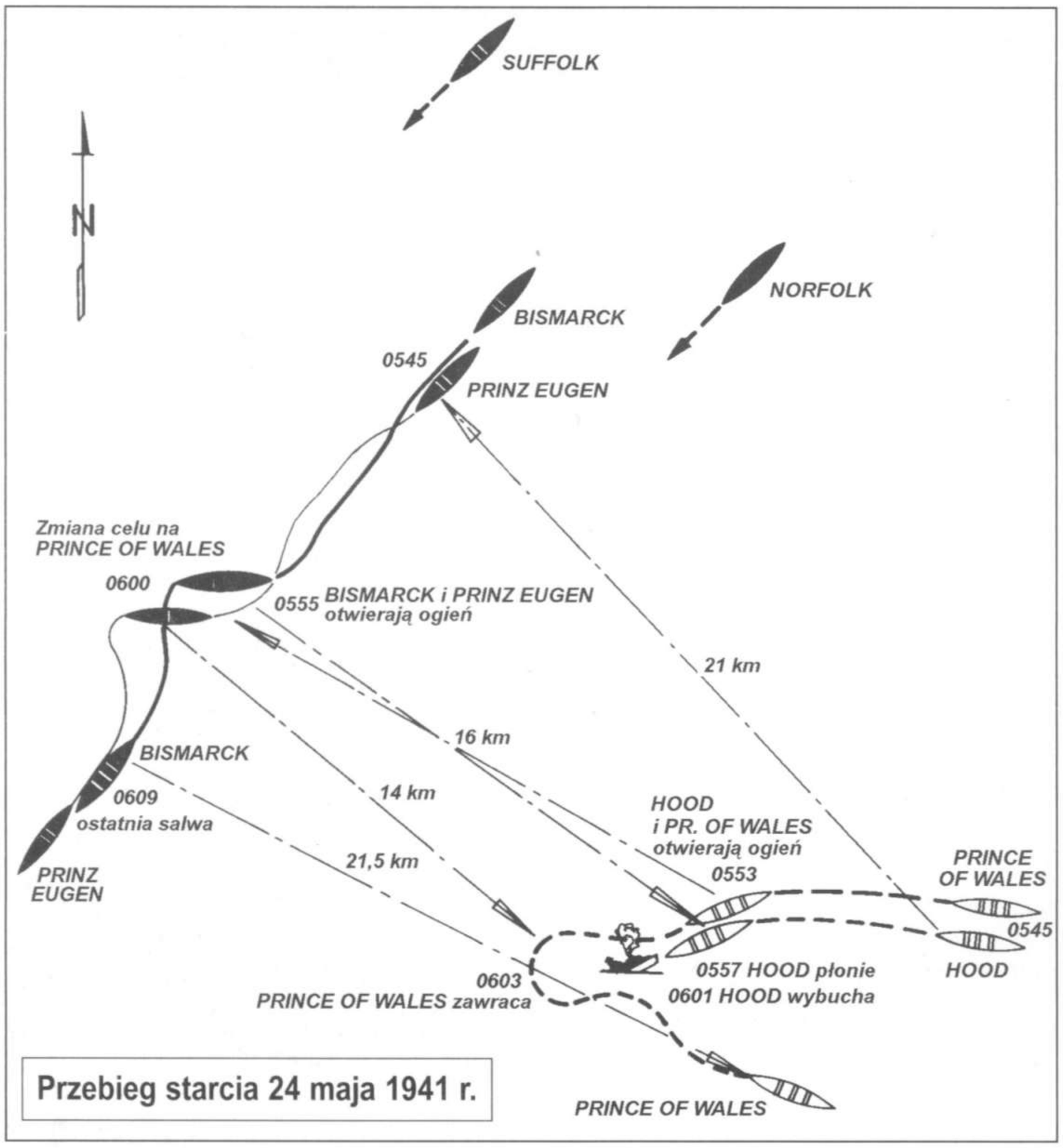
"... pokład łodziowy jakby wzniósł się na środku i wszystko, co określam produktami spalania kordytu wyszło z głębi okrętu od rufy i wokół komina ..., (wyglądało to) jak wierzch czapki wypychany od dołu".

Prawie wszyscy świadkowie, oprócz kilku, o których będzie mowa w następnym rozdziale, umiejscowili początek eksplozji między masztem rufowym a kominem, a więc gdzieś nad maszynownią. Niektórzy zaczęli uciekać na drugą burtę czy też szukać schronienia przed spadającymi odłamkami. Faktycznie żaden z nich na pokład pancernika nie dotarł. Nieprawdą też jest, co podaje wielu autorów, że ***Prince of Wales*** musiał zmienić kurs, by ominąć wrak ***Hooda***. Obydwa okręty nie płynęły w jednej linii. ***Prince of Wales*** nie rozpoczął również zwrotu o 20° w lewo. Wynika stąd, że nie było potrzeby zmieniania kursu dla opłynięcia tonącego okrętu flagowego. Pancernik minął go z lewej burty nie przerywając ognia. Teraz stał się centrum ataków okrętów niemieckich.

Prince of Wales nie mógł sobie pozwolić na zatrzymanie maszyn i prowadzenie akcji ratunkowej. Bitwa wciąż trwała i dla pancernika dopiero miały nadejść ciężkie chwile. Z racji najwyższego stopnia dowódcą angielskich okrętów w tym rejonie stał się teraz kontradm. Wake-Walker. On także nie był w stanie odesłać ***Suffolka*** do miejsca tragedii, bojąc się utraty kontaktu z niemieckimi okrętami. Niezbyt daleko jednak znajdowały się cztery niszczyciele osłony zespołu Hollanda, które odłączyły się nocą, gdy okręty liniowe zmieniły kurs. Płynęły one w odległości 30 mil od rejonu tragedii i je właśnie wezwał Wake-Walker do rozpoczęcia akcji poszukiwawczej. Namiar przesłał im pilot samolotu typu Hudson, który przez cały czas z powietrza obserwował bitwę.

Na niszczycielach zaczęto przygotowania do przyjęcia na pokłady rozbitków. Za burtę poszły luźne liny i siatki, po których można było wspiąć się na pokład. Kuchnia przyszykowała większe ilości gorącej zupy i kawy, z magazynów zaś wyjęto stosy koców. Urządzono również stanowiska opatrunkowe dla rannych.

Cztery okręty rozstawiły się burtami w jednej linii i z najwyższą możliwą prędkością ruszyły we



Przebieg starcia 24 maja 1941 r.

wskazanym kierunku. Po dwóch godzinach z niszczyciela ***Electra*** dostrzeżono pierwsze ślady katastrofy. Na powierzchni morza rozpościerały się smugi mazutu, pływały kawałki drewna, jakaś szuflada pełna dokumentów. W pobliżu, niedaleko jedna od drugiej, unosiły się trzy tratwy ratunkowe, każda z jednym człowiekiem. Oprócz tego nic więcej, żadnych szczątków, żadnych dodatkowych ciał, słowem nic, co mogło świadczyć o tym, że 2 godziny temu zatonął tu wielki okręt liniowy z 1400 osobami na pokładzie.

Niszczyciele krążyły wokół jeszcze godzinę, lecz efektem ich poszukiwań była samotna czapka marynarska. Jak powiedział jeden z członków załogi niszczyciela: "pamiętam tę małą armię prężącą się w szeregu na pokładzie krążownika w czasie parad i teraz nie mogę uwierzyć, że cała zginęła. Była to jednak prawda. Oprócz wyłowionej trójki, z okrętu nie uratował się nikt. Podniesieni z wody rozbitkowie, opatuleni w koce i napojeni gorącymi płynami, niewiele mogli powiedzieć. Kiedy udało im się zbliżyć do siebie tratwy, starali się trzymać je wspólnie rękami. Jednakże coraz bardziej kostniejące z zimna ręce nie wytrzymywały wysiłku. Fala w końcu ich rozdzieliła, lecz przez cały czas pozostawali w zasięgu wzroku. Wkrótce nad pobojowiskiem przeleciał samolot typu *Sunderland*, lecz pilot nie zauważył ich, mimo że młócili rękami wodę, chcąc zwrócić na siebie uwagę. Pomoc w postaci niszczycieli przyszła w samą porę, bowiem przy tak niskiej temperaturze nie wytrzymaliby już długo.

O godzinie 9.00 niszczyciele przerwały dalsze poszukiwania i wzięły kurs na Islandię. Sześć miesięcy później ironia losu sprawi, że ***Electra*** mająca na pokładzie rozbitków z ***Hooda***, będzie podnosiła z wody załogę ***Prince of Wales***, zatopionego przez japońskie samoloty pod Kuantanem.

Trudno dziś podać dokładną liczbę ofiar tragedii ***Hooda***. Zawiera ją z pewnością 43-stronicowy raport o poległych wydawany w Wielkiej Brytanii codziennie podczas wojny, opublikowany nazajutrz po zatonięciu pancernika. Pierwsze komunikaty donosiły, iż wraz z okrętem zginął wiceadm. Holland, dowódca okrętu, kmdr Kerr oraz 92 oficerów, 1152 marynarzy, 161 żołnierzy piechoty morskiej, tzw. Royal Marines obsługujących w Royal Navy artylerię i komory amunicyjne, 4 marynarzy z marynarki australijskiej i 7 przedstawicieli innych służb - razem 1418 osób. Wynikałoby z tego, że w ostatni rejs okrętem wyruszyło 1421 członków załogi. Tymczasem wielu autorów pisząc o ofiarach podaje, że uratowało się "trzech z 1418", a nawet z 1419. Która liczba jest więc prawdziwa - to można by sprawdzić w udostępnionych już dzisiaj dokumentach admiralicji, a dotyczących sprawy ***Hooda***.

Lista ofiar obejmuje też 4 polskich podchorążych odbywających na krążowniku swą przedpromocyjną praktykę. Byli nimi: Kazimierz Żurek, Stanisław Czerny, Kazimierz Szymalski i Leon Żmuda-Trzebiatowski.

Zostawiając za rufą znikającego pod powierzchnią ***Hooda***, ***Prince of Wales*** pod dowództwem kmdr. Leacha samotnie kontynuował bitwę. Perspektywy sukcesu brytyjskiego pancernika nie rysowały się zbyt pomyślnie. ***Prinz Eugen***, jeszcze przed trafieniem ***Hooda***, przeniósł swój ogień na drugiego przeciwnika i szybko się wstrzelał. Nie było to zresztą trudne. Holland nakazał utrzymywanie stałego, równoległego kursu przez oba okręty i Niemcom wystarczyła niewielka korekta danych, by skutecznie ostrzeliwać jednostkę ***Prince of Wales***.

Okręt Leacha był nową jednostką, której nie dotrenowana załoga popełniała błędy, a nie dotarte działa zacinały się. Pierwsze salwy pancernika były niecelne, dopiero szósta nakryła ***Bismarcka***, nie przynosząc jednakże trafienia. Gdy zatonął ***Hood*** na ***Prince of Wales*** włączono wreszcie radar ostrzegania lotniczego typu "281", za pomocą którego z powodzeniem zaczęto mierzyć odległość od nieprzyjacielskich jednostek.

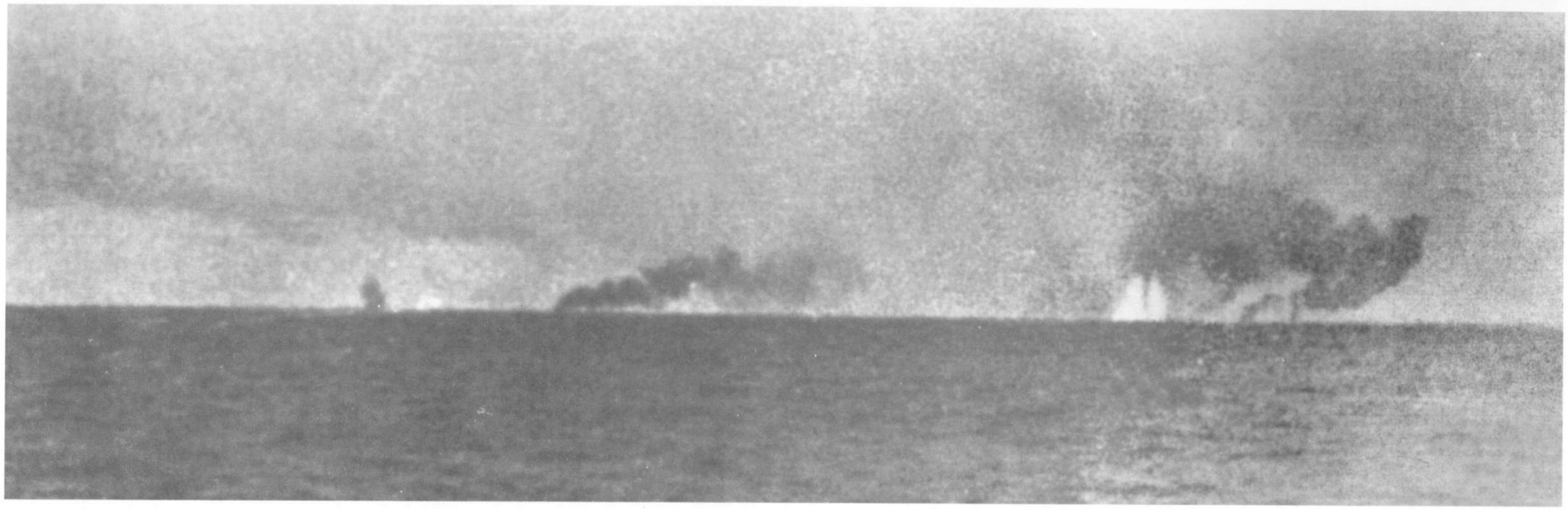
Tymczasem ***Bismarck***, unicestwiwszy jednego przeciwnika, skierował swe działa na drugiego, szybko uzyskując trafienia. Jeden z jego 380 mm pocisków wpadł przez prawoburtową ściankę pomostu na wysokości platformy kompasu i wyleciał drugą stroną, na szczęście nie wybuchając. Mimo braku eksplozji skutki tego trafienia były tragiczne. W pomieszczeniach od rezonansu stalowych blach i odłamków z przedmiotów stojących na drodze pocisku zginęli wszyscy oprócz komandora Leacha, podoficera sygnalizacyjnego i rannego oficera nawigacyjnego. Na niższym pokładzie nikt nie usłyszał w huku własnych dział tego, co stało się u góry, dopiero strużki krwi spływające rurą głosową spowodowały, że oficer taktyczny wszczął alarm.

Kolejne pociski niemieckie uszkodziły na pancerniku dalocelowniki centrali kierowania ogniem przeciwlotniczym i przedziurawiły komin. Ulatniający się przez szczeliny dym był zasysany przez ciągi wentylacyjne i tłoczony do kotłowni. Inny pocisk wylądował na pokładzie górnym nie eksplodując. Został później usunięty za burtę. Pocisk 380 mm wpadł do wody około 25 metrów przed burtą okrętu, przebił ją 8 metrów poniżej pancerza i utkwił w przedziałach tworzących zabezpieczenie podwodnej części kadłuba. Odnaleziono go i rozbrojono dopiero w czasie remontu w Rosyth. Przez powstałą dziurę w kadłubie wlało się 400 ton wody.

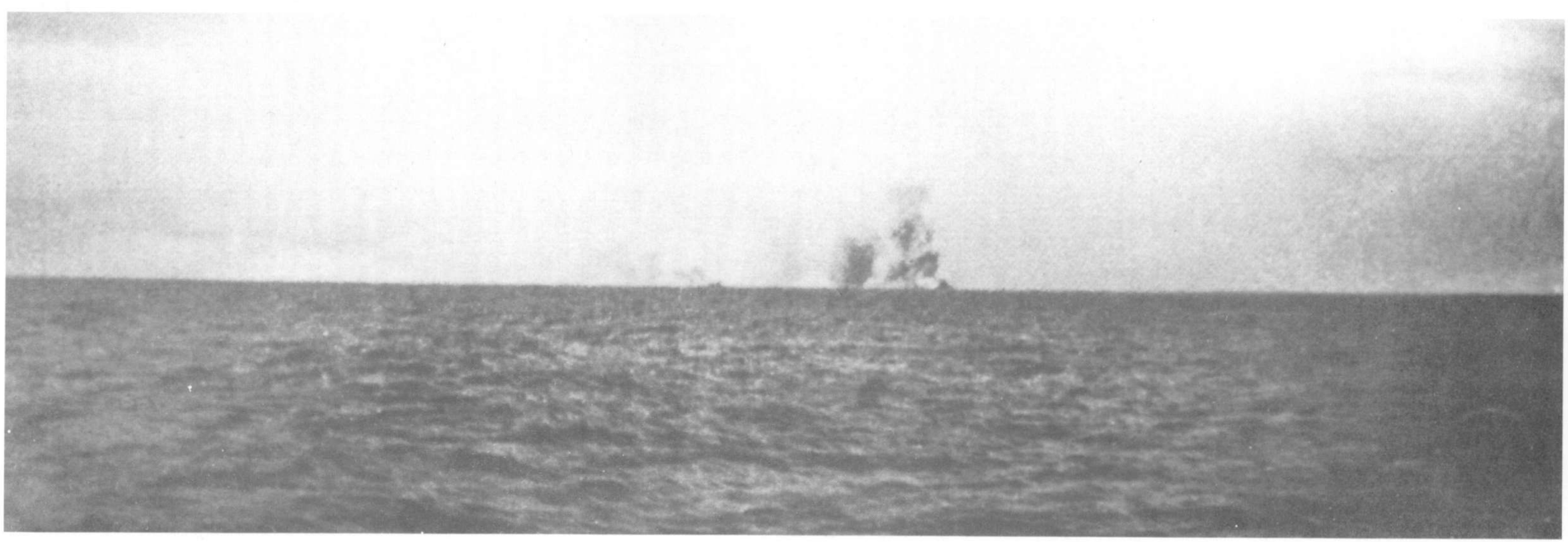
By korygować swój ogień, komandor Leach polecił katapultować *Walrusa*, któryby obserwował z powietrza miejsce upadku pocisków. Jednak dosłownie kilkanaście sekund przed startem odłamki niemieckiego pocisku uszkodziły dźwig i poszatkowały samolot, nie czyniąc wszakże krzywdy jego 2–osobowej załodze.

Odłamki przedziurawiły też grawitacyjny zbiornik wody pitnej, znajdujący się na szczycie pomostu, zalewając niższe pokłady strugami wrzątku. Zniszczone zostały wszystkie okrętowe łodzie na śródokręciu. Coraz częściej zacinały się działa, mimo iż pracownicy firmy Vickers Armstrong dokonywali cudów zręczności i poświęcenia. W końcu zacięła się wieża "A". Jakby nie dość nieszczęść, to jeszcze w trakcie manipulowania pociskiem 356 mm wysunął się on z rąk niewprawnej obsługi i zablokował mechanizm obrotowy wieży "Y". W tej sytuacji kmdr Leach nie mógł dalej ryzykować utraty tak cennego okrętu. Postanowił wycofać się i dołączyć do krążowników Wake-Walkera, by z nimi podążać za Niemcami do czasu nadejścia reszty sił Royal Navy.

O godzinie 6.13, po dwunastominutowym samotnym boju, ***Prince of Wales*** postawił zasłonę dymną i wziął kurs na południowy wschód. Do tego czasu pancernik zdążył wystrzelić 18 salw (często niepeł-



Powyżej: Piąta salwa *Bismarcka* obramowuje *Hooda*. Z lewej strony widoczny dym z kominów krążownika *Norfolk*.
Poniżej: Eksplozja na *Hoodzie*. Z lewej strony widoczny dym salwy armatniej z *Prince of Wales*.



nych ze względu na defekty dział) i trafić ***Bismarcka*** 3 razy. Straty okrętu wynosiły: 2 oficerów i 11 marynarzy zabitych oraz 1 oficer i 8 marynarzy rannych. Bitwa w Cieśninie Duńskiej była skończona.

Kiedy ***Prince of Wales*** zniknął za zasłoną dymną, na pokładach niemieckich okrętów zapanował entuzjazm. Parę minut wcześniej sporo zamieszania wywołał meldunek obsługi hydrofonów o zbliżających się torpedach. I choć była to oczywista pomyłka, obydwa okręty „na wszelki wypadek" gwałtownie zmieniły kurs na równoległy do prawdopodobnego toru biegu torped.

Centralną postacią na ***Bismarcku*** stał się teraz Schneider - wszak to dowodzona przez niego artyleria zatopiła największy okręt liniowy świata i zmusiła do ucieczki drugi. Gratulacjom nie było końca, cieszyły się zresztą całe załogi. Z okazji zwycięstwa na obydwu jednostkach wyfasowano dodatkowe przydziały cygar i czekolady. Dwa dni później, 26 maja Schneider został specjalnym rozkazem Hitlera odznaczony Krzyżem Rycerskim.

Powody do zadowolenia miał także admirał Lütjens. Zatopienie ***Hooda*** było wspaniałym sukcesem i pięknym prezentem na przypadające nazajutrz urodziny admirała. Niekorzystna sytuacja, w jakiej znalazły się 30 minut temu okręty, diametralnie się zmieniła. Dobry humor niemieckiego dowódcy zmąciły jednak napływające z okrętu meldunki o własnych uszkodzeniach. ***Prince of Wales***, mimo kłopotów z działami, zdołał ulokować 3 pociski 356 mm w kadłubie niemieckiego pancernika. Powstałe uszkodzenia tylko z pozoru wyglądały niegroźnie. Pierwszy pocisk zniszczył kuter motorowy na śródokręciu i uszkodził katapultę. Drugi trafił w dziób po lewej burcie blisko linii wodnej i nie wybuchając wyszedł z drugiej strony, przy czym przebił zbiorniki z paliwem, które zanieczyściło się wodą morską i utraciło swą przydatność. Wyciek paliwa znaczył się również za okrętem długą, wyraźną smugą. Zniszczone zostały dziobowe pompy paliwowe, wskutek czego nie było możliwości wykorzystania paliwa z nie uszkodzonych zbiorników. Straty paliwa spowodowały, że zasięg pancernika spadł o dobre 1000 mil morskich.

Trzeci pocisk trafił w lewą burtę w pobliżu wieży dowodzenia, niszcząc pomieszczenie generatorów i powodując uszkodzenia w kotłowni. Wskutek tego prędkość ***Bismarcka*** spadła do 28 węzłów i istniało zagrożenie dalszego jej ograniczenia.

Dla Lütjensa były to bardzo niedobre wieści. Stawiały pod znakiem zapytania celowość kontynuowania operacji "Rheinübung". Jeszcze chwilę przed zapoznaniem się z nimi admirał musiał spierać się z dowódcą okrętu komandorem Lindemanem, który chciał ścigać i wykończyć angielski pancernik. Lütjens sprzeciwił się temu - rozkaz mówił o zwalczaniu żeglugi przeciwnika i żaden, nawet najbardziej spektakularny sukces nad okrętami wojennymi nie mógł górować nad głównym zadaniem operacji. Teraz natomiast trzeba było się zastanawiać nad sensem kontynuowania rejsu. Jakkolwiek ***Bismarck*** nie dopełnił swych zbiorników na północy, posiadane zapasy wystarczały na dotarcie do portów francuskich. Tam można było spokojnie naprawić uszkodzenia pancernika. Taka też była decyzja admirała Lütjensa. Nietknięty ***Prinz Eugen*** miał wyczekać na sposobną chwilę, by odłączyć się od pancernika i kontynuować zamierzoną operację. Około godziny 9.00 Lütjens rozkazał przesłać do Północnej Grupy Kriegsmarine meldunek o zatopieniu ***Hooda*** i decyzjach dotyczących próby przedostania się do Francji.

Bismarck nigdy nie osiągnął zbawczych portów francuskich, nie zdołał nawet wejść pod osłonę własnego lotnictwa. Royal Navy zmobilizowała bowiem wszystko, co miała pod ręką, by do tego nie dopuścić. W wielkim polowaniu wzięło udział 46 okrętów, w tym, oprócz wymienionych już wcześniej, pancernik ***Revenge*** odwołany z Halifaxu, pancernik ***Ramilles*** ściągnięty z okolic Nowej Funlandii, krążowniki ***London*** i ***Dorsetshire*** płynące w rejon spodziewanej akcji spod Azorów. Ponadto porty francuskie zostały szczelnie obstawione przez okręty podwodne. Nawet neutralny jeszcze Waszyngton obiecał pomoc amerykańskich samolotów patrolowych w zlokalizowaniu Niemców. Wśród ścigających niemiecki pancernik okrętów był też polski niszczyciel ***Piorun***.

W Royal Navy, w Wielkiej Brytanii, w Stanach Zjednoczonych i wszędzie tam, gdzie ***Hood*** był znany i podziwiany, wiadomość o jego tragicznym końcu budziła zdumienie i niedowierzanie.

Posłańcem roznoszącym złe wiadomości stał się kontradm. Wake-Walker, którego lakoniczny sygnał: „***Hood*** wyleciał w powietrze" wywołał sporo zamieszania na brytyjskich okrętach.

Admirałowi Toveyowi hiobową wieść dostarczył, krzycząc z daleka, jakiś oficer. Tovey przywołał go do porządku i zawrócił do pomieszczenia deszyfrantów, gdzie meldunek miał być raz jeszcze sprawdzony. Admirał nie dopuszczał bowiem myśli, że wiadomość od Wake-Walkera w takim kształcie może być prawdziwa. Był pewien, że zaszedł tu jakiś błąd w odbiorze lub odszyfrowaniu. Prawda była jednak okrutna. Kilku deszyfrantów niezależnie od siebie głowiło się nad znalezieniem podobnej grupy cyfr, która zamiast "wyleciał w powietrze" mogła znaczyć "został uszkodzony" czy też "musiał zmniejszyć prędkość" lub coś podobnego. Całkiem podobnie reagowano na innych okrętach - wszyscy odbiorcy meldunku sądzili, że zaszła tu pomyłka.

O godzinie 21.00 admiralicja oficjalnie potwierdziła utratę okrętu następującym komunikatem:

"Dziś wczesnym rankiem brytyjskie siły morskie przechwyciły niedaleko wybrzeży Grenlandii niemiecki zespół, w którego skład wchodził pancernik ***Bismarck***.

Nieprzyjaciel został zaatakowany i w toku wynikłej akcji HMS ***Hood*** (kmdr R.Kerr, C.B.E., R.N.), noszący flagę wiceadm. L.E. Hollanda, C.B., otrzymał niefortunne trafienie w komory amunicyjne i wyleciał w powietrze".

Końcowa sekwencja komunikatu była najbardziej przygnębiająca:

"... zachodzi obawa, że z HMS ***Hooda*** zostanie uratowanych niewielu rozbitków".

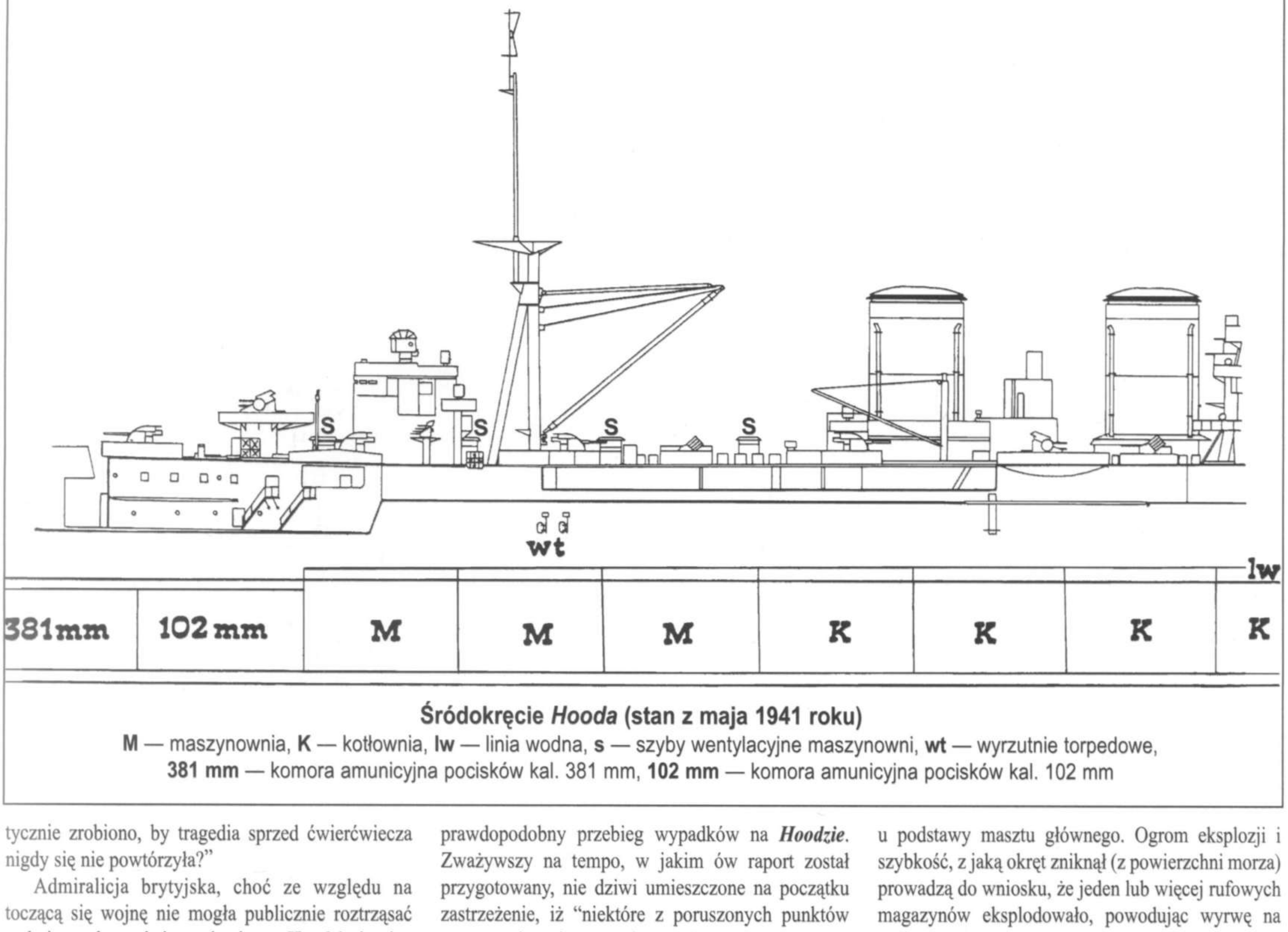
Informacja ta obiegła światową prasę dnia następnego. Komentarze były bardzo pesymistyczne — zwycięstwa Niemców w Jugosławii i Grecji, udana ofensywa gen. Rommla w Afryce Północnej, a przede wszystkim najświeższe wieści o lądowaniu niemieckich spadochroniarzy na Krecie nie zapowiadały rychłego końca wojny.

"Największym ciosem, jaki marynarka otrzymała w tej wojnie" nazwał londyński "Times" rezultat bitwy w Cieśninie Duńskiej i poświęcił jej swój wstępniak, tytułując go: "Cena potęgi morskiej". W następnych dniach prasę angielską obiegła fala opinii, domysłów i ocen przyczyn katastrofy. Najczęściej stawiano pytanie, czy utrata okrętu była spowodowana przypadkowym, nieszczęśliwym trafieniem, czy też ***Hood*** miał wrodzone wady konstrukcyjne, które ujawniły się w jego pierwszej bitwie z silnym przeciwnikiem. Ogólny wniosek dyskusji prasowej był trafny. ***Hood*** spotkał się z okrętem 20 lat młodszym, nowocześniejszym, reprezentującym inną epokę w budownictwie i dlatego musiał ulec. Padały też oskarżenia wobec tych, którzy ze względów oszczędnościowych, negując jakąkolwiek rolę pancernika w przyszłej wojnie, sprzeciwiali się kompletnej modernizacji floty liniowej, która, jak wspomniano uprzednio, nie zdążyła objąć ***Hooda***.

Jednak los ***Hooda*** największe wrażenie wywarł na niezliczonych rzeszach tych, którzy, nie będąc blisko spraw marynarki wojennej, dobrze pamiętali okręt z jego międzywojennej służby. Lata przedstawiania krążownika liniowego w aureoli niezwykłego okrętu wyzwoliły w prostych ludziach myślenie o nim w kategoriach niezatapialności, której przecież nikt nie obiecywał. Nie dziw, że teraz, gdy wystarczyło 5 minut, by ten wspaniały okręt zatonął, wielu dało upust swemu pesymizmowi. "To koniec" - mawiano. "Jeśli mogli zatopić ***Hooda***, to nie ma już dla nas ratunku. Jeśli ***Hood*** nie dał rady ***Bismarckowi*** , to kto da"?

Upadek mitu, który samorzutnie uformował się w latach dwudziestych i trzydziestych stał się teraz przyczyną frustracji. Co ciekawe, ***Hood*** nie był jedynym okrętem liniowym, który Royal Navy utraciła w tak dramatycznych okolicznościach. Na początku wojny U-47 wdarł się do Scapa Flow i zatopił z większością załogi pancernik ***Royal Oak***. W 1941 r. od torped U-331 eksplodowały komory amunicyjne pancernika ***Barham***, na którym zginęła większa część załogi. Żadna z tych tragedii nie wyzwoliła jednak w społeczeństwie brytyjskim takiego zainteresowania, takich emocji, jak zniszczenie ***Hooda***. Żadne z tych, ani innych podobnych zdarzeń, nie doczekało się też takiego odzwierciedlenia w literaturze marynistycznej. Zjawisko to znane jest także społeczeństwom innych państw morskich. Z jakichś powodów forsowane zainteresowanie konkretnym okrętem czy statkiem powoduje, że uzyskuje on swoje miejsce w świadomości społecznej, jego zaś zatopienie czy zatonięcie tworzy w tej świadomości trudną do zapełnienia lukę. ***Hood*** był szczególnym tego potwierdzeniem.

Niezwykle gwałtowne okoliczności, w jakich zatonął ***Hood***, dały prasie powód do przypomnienia wydarzeń sprzed prawie 25 lat. Los trzech angielskich krążowników liniowych zbyt dobrze jeszcze tkwił w pamięci wielu, by nie kojarzyć go z aktualną tragedią. Jak na ironię, ***Hood*** przedstawiany był jako rezultat bitwy jutlandzkiej, jako okręt, który swą nową konstrukcją likwidował słabe strony pierwszych krążowników liniowych. W rzeczywistości jednak, choć ulepszony w stosunku do swych poprzedników, nie przedstawiał ***Hood*** żadnej nowej jakości w budownictwie okrętowym. Marynarka wojenna nie chwaliła się tym zbytnio, lecz tak jak w innych flotach, zrezygnowała z budowy kolejnych krążowników liniowych. Teraz jednak musiała odpowiedzieć na padające zewsząd pytanie: "Jaki jest związek między zatonięciem ***Hooda*** a losem ***Invincible***, ***Indefatigable*** i ***Queen Mary*** oraz co fak-



Śródokręcie *Hooda* (stan z maja 1941 roku)

M — maszynownia, **K** — kotłownia, **lw** — linia wodna, **s** — szyby wentylacyjne maszynowni, **wt** — wyrzutnie torpedowe, **381 mm** — komora amunicyjna pocisków kal. 381 mm, **102 mm** — komora amunicyjna pocisków kal. 102 mm

tycznie zrobiono, by tragedia sprzed ćwierćwiecza nigdy się nie powtórzyła?"

Admiralicja brytyjska, choć ze względu na toczącą się wojnę nie mogła publicznie roztrząsać technicznych aspektów wybuchu na ***Hoodzie***, bardzo szybko zareagowała powzięciem kroków mających na celu udzielenie odpowiedzi na powyższe pytania. Inspirację do działania dał pierwszy lord morski, sir Dudley Pound, w liście z 28 maja, skierowanym do pierwszego lorda admiralicji i inspektora floty. Pound pisał:

"... Utrata ***Hooda*** z powodu wewnętrznej eksplozji po kilku minutach akcji na dystansie 23000 jardów (ok. 21 km, w rzeczywistości dystans walki wynosił ok. 18 km - przyp. aut.) jest poruszająca, jako że sądziliśmy, iż wady w konstrukcji, które spowodowały utratę trzech okrętów liniowych w bitwie jutlandzkiej zostały wyeliminowane... Teraz, po upływie 25 lat, mieliśmy pierwszą od bitwy jutlandzkiej bezpośrednią akcję pomiędzy naszymi okrętami liniowymi a niemieckimi i ***Hood*** został zniszczony w sposób przypominający obserwatorom wypadki ***Queen Mary***, ***Indefatigable*** i ***Invincible***, pomimo iż w wyniku bitwy jutlandzkiej przedsięwzięto kroki dla zapobieżenia dalszym utratom okrętów z powodu przedostania się wybuchu do komór amunicyjnych (w oryg. - "flash")...

W świetle tego doświadczenia proszę zająć się ponownie całą sprawą, posługując się archiwami z ostatniej wojny i określić, czy można rozwinąć teorię wyjaśniającą utratę wszystkich czterech okrętów inną od powyższej".

Wniosek Pounda został zrealizowany już dwa dni później. 30 maja zebrała się 3-osobowa komisja dochodzeniowa pod przewodnictwem wiceadm. Blake'a. 2 czerwca miała ona gotowy raport podający prawdopodobny przebieg wypadków na ***Hoodzie***. Zważywszy na tempo, w jakim ów raport został przygotowany, nie dziwi umieszczone na początku zastrzeżenie, iż "niektóre z poruszonych punktów w następujących uwagach mogą być jeszcze poddane dyskusji". Komisja stwierdziła, że:

"... Trzecia salwa z ***Bismarcka*** uzyskała przynajmniej jedno trafienie, którego eksplozja była wyraźnie widoczna po lewej burcie, tuż przed masztem rufowym; spowodowała ona zapalenie się kordytu. Przypuszczalnie pochodził on z podręcznego magazynka amunicji dział 4-calowych (102 mm - przyp. aut.). Z tym pożarem najwyraźniej nie wiązała się żadna większa eksplozja. Komandor Phillips z HMS ***Norfolk*** łączył to trafienie z prawoburtowymi wyrzutniami torpedowymi, umiejscowionymi na pokładzie górnym i stwierdził, że widział jasny błysk wybuchu w ich pobliżu. Nie istnieją na to żadne przekonujące dowody i gdyby głowice bojowe (torped) eksplodowały, widoczny byłby tego niszczący rezultat. Pożar kordytu rozszerzył się z miejsca powstania najwyraźniej ku dziobowi i rufie. Prawdopodobnie płonęła też amunicja dział 4-calowych, pociski do wyrzutni UP i podręczny skład pocisków do pom-pomów. Pożar początkowo wzbił się wysoko jednak rozprzestrzeniwszy się trochę przygasł. Natomiast ogień ciągle płonął pomiędzy rufowym końcem nadbudówki i rufowym kominem, kiedy nastąpiło trafienie lub trafienia piątej salwy, która rozerwała okręt.

Przypuszcza się, że piąta salwa, która obramowała okręt, uzyskała jedno lub więcej trafień. Faktyczne miejsce trafienia zostało dostrzeżone tylko przez jednego obserwatora, który podał, że znajdowało się niedaleko masztu głównego. Efektem tego była wielka eksplozja, której centrum mogło znajdować się u podstawy masztu głównego. Ogrom eksplozji i szybkość, z jaką okręt zniknął (z powierzchni morza) prowadzą do wniosku, że jeden lub więcej rufowych magazynów eksplodowało, powodując wyrwę na dużej powierzchni poszycia dennego. Pod miejscem wokół podstawy masztu głównego, gdzie zauważono eksplozję, nie było żadnych magazynów. Najbliższym był magazyn 4-calowych pocisków plot, oddalony od masztu o około 65 stóp (ok. 20 m - przyp. aut.) w kierunku rufy. Gdyby to on wyleciał w powietrze, istniałaby możliwość, że wybuch znalazłby ujście przez szyb rufowej maszynowni w zaobserwowanym miejscu. Po jakimś czasie eksplozja magazynu pocisków 4-calowych spowodowałaby wybuch komór amunicyjnych dział 15-calowych".

Raport, z którego pochodzi cytowany wyżej wyjątek spotkał się z dużą krytyką, spowodowaną niewykorzystaniem dużej części materiałów dowodowych (przesłuchiwano m.in. tylko jednego z uratowanych marynarzy, Tilburna). Zarzucono również, iż raport jest bardzo pobieżny i nie daje żadnych praktycznie wskazań konstrukcyjnych, które umożliwiłyby wyciągnięcie przyszłych wniosków praktycznych. W końcowej jego części umieszczono niezwykłą jak na oficerów marynarki wojennej opinię, iż "nigdy nie będzie możliwe wyposażenie tych (liniowych) okrętów w takie opancerzenie magazynów, które stanowiłoby skuteczną osłonę przeciwko nowoczesnym pociskom i bombom na nowoczesnym polu walki". Nie tylko Royal Navy wielokrotnie odczuła na własnych okrętach prawdziwość tego stwierdzenia.

Do raportu komisji dołączony był drugi, sygnowany przez Stanleya V. Goodalla, jednego z najbardziej znanych w okresie międzywojennym konstruktorów okrętów, pełniącego ówcześnie funkcję głów-

nego konstruktora floty. Przedstawił on własną wersję wydarzeń, wartą zaprezentowania ze względu na kontrowersje, jakie w czasie budowy ***Hooda*** budziła sprawa wyposażenia go w wyrzutnie torpedowe. Goodall tak pisał:

"... Można opisać przyczynę zatonięcia okrętu tak, jak to zrobiła komisja, jako że było możliwe, iż 15-calowy pocisk, wystrzelony z ***Bismarcka*** na daną odległość i pod danym kątem, dotarł do rufowych magazynów pocisków 4-calowych i spowodował ich eksplozję oraz pocisków 15-calowych w przylegających magazynach. Jednakże sporo zagadek wiąże się ze sposobem, w jaki nastąpił wybuch. Panuje zgodność poglądów co do tego, że centrum eksplozji była podstawa masztu rufowego, oddalona 65 stóp od najbliższego magazynu. Gdyby wybuchła wielka ilość trzymanego w nich kordytu oraz tego, co zawierał położony dalej magazyn pocisków 15-calowych, to nie ma wątpliwości, że wynikająca z tego gwałtowna eksplozja zostałaby zaobserwowana dalej w stronę rufy niż zostało to zauważone w rzeczywistości. Czy istnieje zatem jeszcze jakieś inne wytłumaczenie wybuchu u podstawy masztu rufowego i w rezultacie szybkiego zatonięcia okrętu? Trafienie lub trafienia trzeciej salwy weszły w okręt z prawej burty i wyraźnie rozerwały się na lewej tuż przed masztem. Efektem tego były z całą pewnością znaczne zniszczenia i prawdopodobnie ogień na pokładzie dziobówki, na pokładach górnym i głównym nad środkową maszynownią. Na pokładzie otwartym tuż ponad płonącymi pomieszczeniami znajdowały się znaczne ilości podręcznej amunicji przechowywane w specjalnych pojemnikach. Ich część zajęła się prawdopodobnie ogniem od pocisku lub jego odłamków, zaś fakt, że ogień rozprzestrzeniał się i że większość pojemników eksplodowała, można wytłumaczyć tym, iż pożar ogarnął także kabiny oficerskie pod spodem, wykończone normalnym zamiast ognioodpornym drewnem (co było zwyczajem w czasach wyposażania ***Hooda***). Gdyby jeden lub więcej pocisków z piątej salwy wybuchło w tym pokiereszowanym rejonie, gdzie u podstawy masztu znajdowało się 8 głowic torpedowych, 4 po każdej burcie, każda z 500 funtami (ok. 225 kg) trotylu w środku i jeśli jedna lub więcej z tych głowic by wybuchła, to rezultatem byłaby eksplozja w zaobserwowanym przez świadków miejscu. Mogłaby ona przełamać tył okrętu, który został już osłabiony poprzednimi uszkodzeniami. Napór wody przy prędkości 28 węzłów na rufową grodź maszynowni, w połączeniu z niewielkim zapasem pływalności rufy, doprowadziłby do bardzo szybkiego jej zatonięcia. Jest to alternatywne wytłumaczenie przebiegu wypadków, tak samo prawdopodobne jak wytłumaczenie podane przez komisję".

Sprawa zatonięcia ***Hooda*** nie zakończyła się na przedstawieniu dwóch powyższych hipotez. Mało satysfakcjonujące wnioski pierwszej komisji, powołanej i pracującej w pośpiechu, doprowadziły do uformowania jeszcze jednej. Zaczęła ona swe obrady w sierpniu, mając za przewodniczącego kontradmirała H.T.C. Walkera. Przesłuchania objęły 176 naocznych świadków, z czego 71 było członkami załogi ***Prince of Wales***, 103 służyło na ***Norfolku*** lub ***Suffolku***, dwóch zaś to uratowani z ***Hooda***. Trzeci, podchorąży Dundas, nie był w stanie składać zeznań. Największą wagę przykładano do relacji załogi pancernika, jako że ***Norfolk*** w czasie bitwy był oddalony o 15 mil, a ***Suffolk*** dwa razy dalej. Przesłuchano również dwóch oficerów, którzy ostatnio służyli na ***Hoodzie***, a także członków personelu technicznego admiralicji, którzy byli potrzebni przy ustalaniu szczegółów konstrukcyjnych.

12 września wydano 19-stronicowy raport, którego podstawowe ustalenia były następujące:

"1. Sygnał do wykonania 20° zwrotu na lewą burtę był podany w momencie eksplozji, ale nie nadano mu mocy wykonawczej (poprzez opuszczenie flagi - przyp. aut.).

2. Pożar wybuchł na lewej burcie pokładu łodziowego ***Hooda*** wskutek trafienia trzecią lub czwartą salwą ***Bismarcka***. Większość zeznań sugeruje, że był to pożar kordytu z pocisków wyrzutni UP i prawdopodobnie pobliskich pocisków 102 mm. Pożar na pokładzie nie miał nic wspólnego z końcową eksplozją.

3. Zeznania co do umiejscowienia eksplozji były podzielone pomiędzy wersje opowiadające się za miejscem przed i za masztem. Więcej zwolenników miała pierwsza wersja. Wielka eksplozja, która przypominała wybuch komór amunicyjnych na krążownikach liniowych z I wojny światowej, była związana z rufowymi komorami ***Hooda***.

4. Większość świadków słyszała eksplozję albo słabo, albo wcale nie słyszała.

5. Niewielu świadków mogło opisać szczątki okrętu. Najczęściej używano określenia "wielka ilość małych kawałków".

6. Okręt zatonął w ciągu 3 minut lub szybciej.

7. Zebrane dowody umożliwiają określenie miejsc upadku kolejnych salw ***Bismarcka***: I - przed dziobem, II - za rufą, III - obramowanie pancernika z jednym trafieniem, IV - trochę za krótka, V - prawdopodobne trafienie. Jedna salwa pocisków 203 mm została zaobserwowana za rufą.

8. Eksplozja głowic torpedowych była mało prawdopodobna i w żadnym wypadku nie mogła być przyczyną zatonięcia okrętu.

9. Jeśli prędkość wylotowa pocisków ***Bismarcka*** wynosiła 830-930 m/sek., to bezpośrednie trafienie w komory było całkiem możliwe. Jeśli prędkość była większa to prawdopodobieństwo było znaczne.

10. Trafienie w kadłub pod linią wodną było mało prawdopodobne, gdyż aby dotrzeć do komór, pocisk musiałby być wyposażony w zapalnik umożliwiający przebycie około 23 m po uderzeniu i przebiciu burty.

Przyjmując powyższe fakty za potwierdzone, komisja wydała swój ostateczny werdykt określający przyczyny tragedii. Jego treścią były następujące punkty:

1. Zatopienie ***Hooda*** było spowodowane trafieniem 380 mm pocisku ***Bismarcka*** w magazyn 4-calowych pocisków lub przylegający magazyn pocisków 15-calowych, powodując w nim wybuch i zniszczenie rufowej części okrętu. Najprawdopodobniej rufowy magazyn eksplodował jako pierwszy.

2. Nie ma wystarczających dowodów na to, że detonowały jedna lub dwie głowice torpedowe lub też że wybuchły jednocześnie z komorami, ale możliwość ta nie może być całkiem wykluczona. Uważamy, że gdyby do tego doszło, efekt nie byłby tak katastrofalny, żeby spowodować natychmiastowe zniszczenie okrętu i generalnie jesteśmy zdania, że się to nie zdarzyło.

3. Ogień, który był widziany na pokładzie łodziowym ***Hooda***, mający z pewnością związek z pociskami UP i/lub z pociskami 4-calowymi, nie był przyczyną utraty okrętu".

Była to ostatnia wypowiedź dotycząca sprawy ***Hooda***. Jak widać, mimo dołożenia dużych starań w uzyskaniu informacji, mimo wielu zeznań naocznych świadków, ustalenia komisji nie były wolne od hipotez. Nie mając bowiem relacji strony niemieckiej (która na przykład umożliwiłaby ostateczne ustalenie, czy trafienie trzeciej salwy ***Bismarcka*** w rzeczywistości pochodziło z ***Prinz Eugena***), nie mając też danych batalistycznych niemieckich pocisków, trudno było pokusić się o jakieś kategoryczne stwierdzenia. Komisja nie wypracowała też żadnych zaleceń na przyszłość, pomijając zupełnie kwestię tego, czy ***Hood*** był wystarczająco opancerzony do walki z nowoczesnym przeciwnikiem i czy włączenie okrętu do programu przebudowy floty liniowej zapobiegłoby tragedii. Po wojnie Royal Navy już do tej sprawy nie wracała - pancerz na okrętach wychodził już z użycia i pracochłonna, techniczna analiza zatonięcia okrętu liniowego w sytuacji, gdy wszystkie duże okręty odsyłano do stoczni złomowych, nie miała sensu. Niewątpliwie największą wartością ustaleń obydwu komisji są zachowane zeznania tych, którzy widzieli ostatnie chwile ***Hooda***.

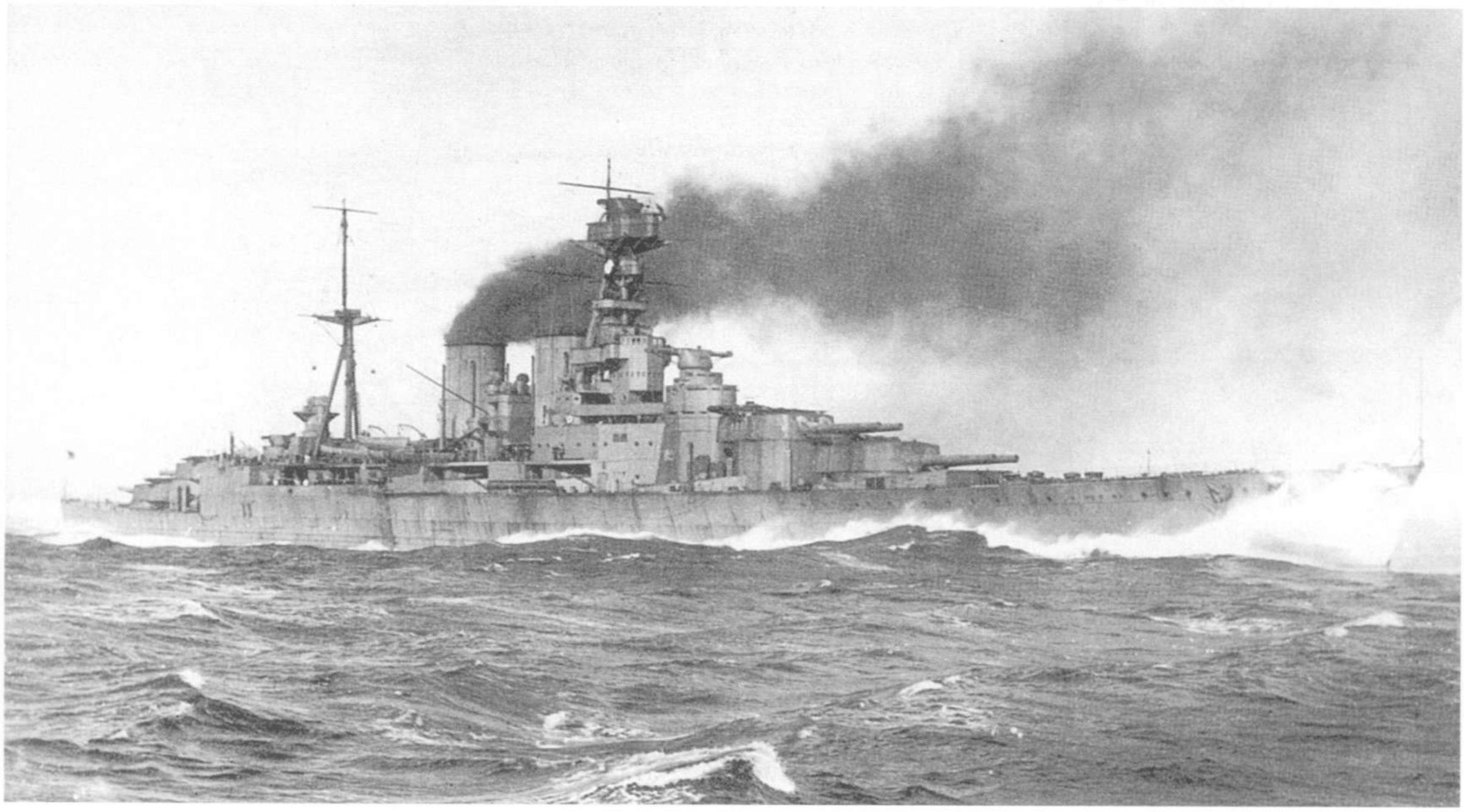
Hood jeszcze dwukrotnie wrócił na łamy prasy, za każdym razem w dość niezwykłych okolicznościach. Po raz pierwszy w ponad rok po zatonięciu, w lipcu 1942 r. "Daily Express" opublikował wtedy sensacyjną wiadomość o odnalezieniu ... czwartego rozbitka z ***Hooda***. Tę niesamowitą wieść uzyskano od policji, która przypadkowo zatrzymała jakiegoś mężczyznę nie posiadającego dokumentów. W toku składania wyjaśnień powiedział on, że jest marynarzem z maszynowni ***Hooda*** i po katastrofie znalazł się na małej tratwie. Zabrany z niej przez trawler rybacki, został odstawiony do Liverpoolu nikomu nie zgłaszając swego istnienia. Policja szybko sprawdziła listę załogi krążownika i ku swemu zdumieniu znalazła na niej podane nazwisko. Historia nadal była zbyt niewiarygodna i dalsze śledztwo doprowadziło do odkrycia faktu, iż rzekomy marynarz miał brata na ***Hoodzie***, który zginął wraz z okrętem. Bajeczkę zaś wymyślił sobie, gdyż był poszukiwany za uchylanie się od służby wojskowej.

Po raz drugi prasa wróciła do sprawy ***Hooda*** w 1969 r. Otóż ambasada brytyjska w Oslo otrzymała od norweskiego rządu listy płac załogi ***Hooda***. Droga do ich uzyskania była niezwykła: w 1942 r. wyłowił je z morza rybak norweski i ze względu na toczącą się wojnę zakopał w ziemi. Przypomniał sobie o tym długo po wojnie i przekazał dokumenty władzom norweskim.

Jeśli zaś chodzi o inne pamiątki po okręcie, to podobno jedno z dział 140 mm, jakie zdemontowano z pokładu ***Hooda*** w 1940 r. zostało ustawione w porcie Torshavn na Wyspach Owczych. Prawdopodobnie stało tam jeszcze w latach siedemdziesiątych.

PRZYPIS

*Strefa bezpieczeństwa jest to dystans walki, w którym pancerz okrętu jest teoretycznie nieprzebijalny przez pociski. Jeśli strefa ***Hooda*** zawierała się między 11000 m a 16500 m, to znaczyło, iż powyżej 11000 m pocisk miał już zbyt słabą siłę, by przebić pancerz burtowy, natomiast do 16,5 km leciał jeszcze zbyt płaskim torem, by przebić pokłady okrętu. Ze względu na złożoność systemu opancerzenia ***Hooda***, podana wartość strefy bezpieczeństwa jest tylko przybliżona.



Hood **w marszu z dużą prędkością, początek lat trzydziestych.**

OPIS TECHNICZNY

KADŁUB

Kadłub ***Hooda*** o wzdłużnym układzie wiązań był konstrukcji całkowicie nitowanej. Poszycie składało się głównie z blach o grubościach 1" (25,4 mm), 1,5" (38,1 mm) oraz 2" (50,8 mm). Składał się on z 25 głównych przedziałów wodoszczelnych, odgrodzonych poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi. Przedziały te były często dzielone na mniejsze podprzedziały grodziami poprzecznymi.

Stępka była konstrukcji kesonowej, wzorowana na typie ***Royal Sovereign***.

Okręt posiadał dno podwójne na całej długości. Na nim mocowane były wręgi kadłuba: ramowe, wodoszczelne (z grodziami) i płytowe płaskie (bez usztywnień ramowych). Normalny odstęp wręgów na ***Hoodzie*** wynosił 4' (1219 mm). Pomiędzy wręgami rozmieszczono międzywręgi.

Wodowanie wielkiego krążownika liniowego nie zakończyło ciągłych prób ulepszania jego opancerzenia, wręcz przeciwnie, aż do ukończenia okrętu w 1920 r. ustawicznie wprowadzano na nim zmiany. Poza tym admiralicja coraz bardziej uświadamiała sobie fakt, iż nowy okręt - mimo wybudowania po 1916 roku - w istocie należy jeszcze do generacji "przedjutlandzkiej" i aby w pełni wykorzystać doświadczenia zdobyte w czasie wojny, należałoby wybudować jeszcze jedną, zupełnie inną jednostkę. Z tego zapewne powodu zaniechano ukończenia budowy trzech siostrzanych okrętów ***Hooda***, na których prace zawieszono już w marcu 1917 r. w celu zwolnienia siły roboczej i materiałów do konstrukcji bardziej wtedy potrzebnych jednostek.

21 stycznia 1920 r. ***Hood*** po raz pierwszy opuścił Clydebank, udając się do Rosyth w celu dokonania pomiarów kadłuba. 29 marca okręt był gotów do prób, które ukończył na początku maja. 14 maja w Rosyth komisja Royal Navy dokonała inspekcji krążownika, podpisując następnego dnia protokół przyjęcia okrętu. W ten sposób marynarka brytyjska wzbogaciła się o niezwykłą na swój sposób jednostkę. Pierwszą rzeczą, jaka rzucała się w oczy nawet nieprzywykłemu do sylwetek okrętów obserwatorowi była niezwykła kombinacja lekkich kształtów tego okrętu liniowego z sugestywnym wyrazem potęgi. ***Hood*** wyglądał bowiem jak lekki krążownik

Tabela nr 1

Charakterystyka krążownika liniowego *Hood* w 1920 roku po wprowadzeniu do służby

Oddany do służby		15 maja 1920 r.
Koszt budowy		6.025.000 (145 za tonę)
Wyporność podstawowa		41.200 ton
Wyporność pełna		42.470 ton
Wymiary:	długość pomiędzy pionami	246,88 m (810')
	na linii wodnej	259,2 m (850'5")
	całkowita	262,3 m (860'7")
	szerokość na linii wodnej	28,96 m (95')
	na bąblach	32,08 m (105'3")
	na pokładzie	29,87 m (98')
	zanurzenie konstrukcyjne	8,69 m (28'6")
	maksymalne	8, 91 m (29'3")
Współczynnik pełnotliwości:		0,574
Załoga:		1169 (1923 rok)
Uzbrojenie:	artyleria -	8 x 381 mm (15")/42 kal.
		12 x 140 mm (5,5") /50 kal.
		4 x 76,2 mm (4") przeciwlotnicze
	wyrzutnie torpedowe -	2 x 21' podwodne
		4 x 21' powyżej linii wodnej
Paliwo (dla wyporności 41.200 ton - zan. 8,69 m)		1200 ton
(dla wyporności 45.200 ton - zan. 9,6 m)		4000 ton

Tabela nr 2

Zmienne wyporności *Hooda*

projekt marzec 1916 r.	36.300t
projekt po modyf. wrzesień 1916 r.	41.200t
w chwili wejścia do służby w 1920r.	41.250t lekka[a]
	42.670t pełna[b]
	46.680t pełna-głęboka[c]
w 1939r.	42.672t pełna
	48.650t pełna-głęboka
w 1941r.	42.100t standard[d]
	48.360t pełna-głęboka
	po zdjęciu dział 140mm

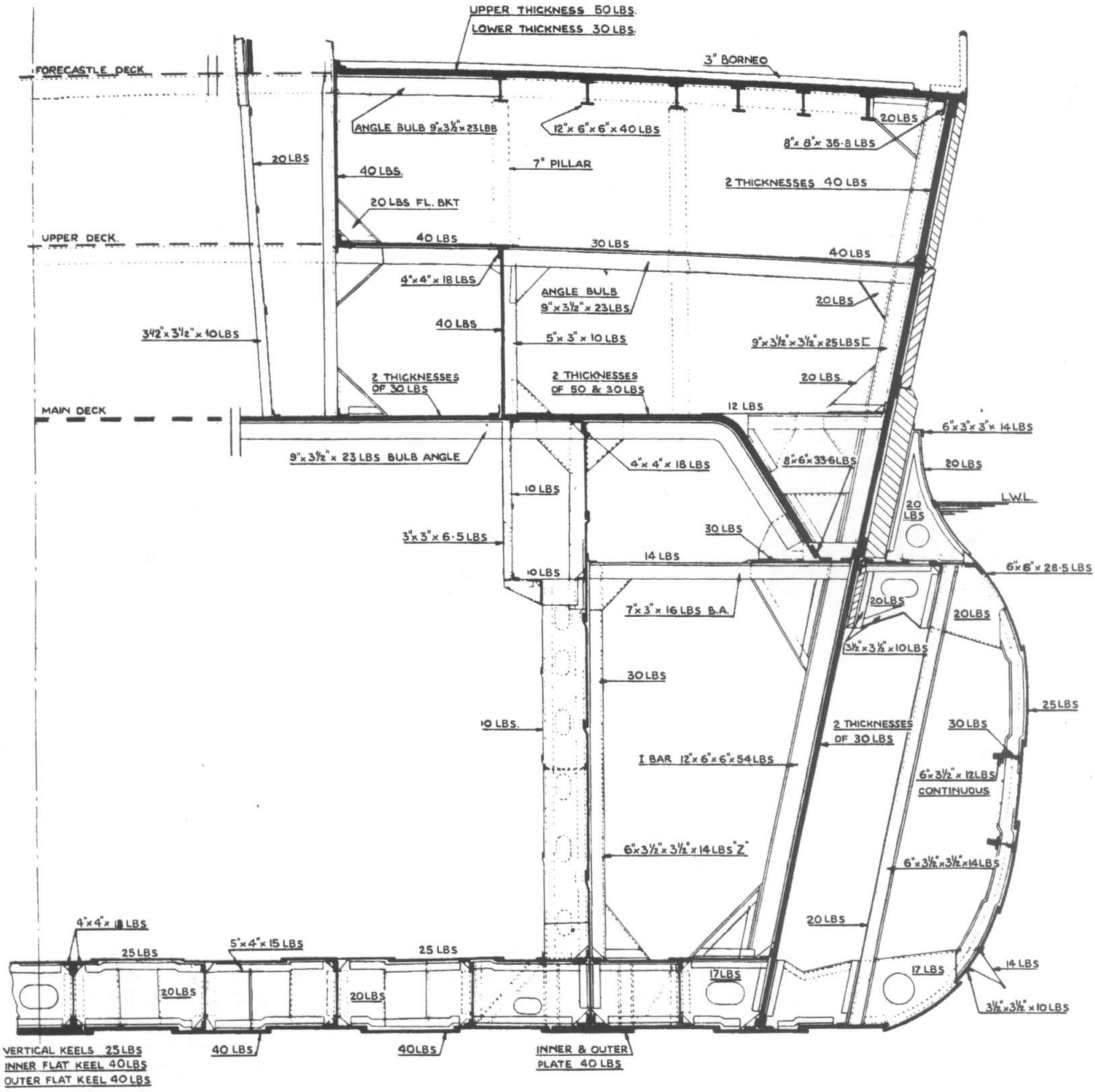
Uwagi:

a. wyporność lekka oznacza masę okrętu pozbawionego paliwa, z pełnym zapasem amunicji, 50% zapasów żywności, 50% smarów oraz z kompletem załogi.

b. wyporność pełna oznacza masę okrętu w pełni wyposażonego w amunicję, zapasy, normalną ilość paliwa oraz z kompletem załogi

c. wyporność pełna-głęboka oznacza masę okrętu jak w wyporności pełnej tylko ze zbiornikami paliwa wypełnionymi do absolutnego maksimum (95%) oraz z zapasami na 6 miesięcy rejsu.

d. wyporność standard (wprowadzona traktatem waszyngtońskim) oznacza okręt bez paliwa, wody kotłowej i słodkiej oraz bez zapasów, za to z kompletem załogi i amunicji.



Przekrój (zład) poprzeczny kadłuba *Hooda* na śródokręciu

Na rysunku zaznaczono wymiary kształtowników z masą jednej stopy (0,3048 m) bieżącej;
Grubości blach podano w mierze wagowej — masa 1 stopy kwadratowej.

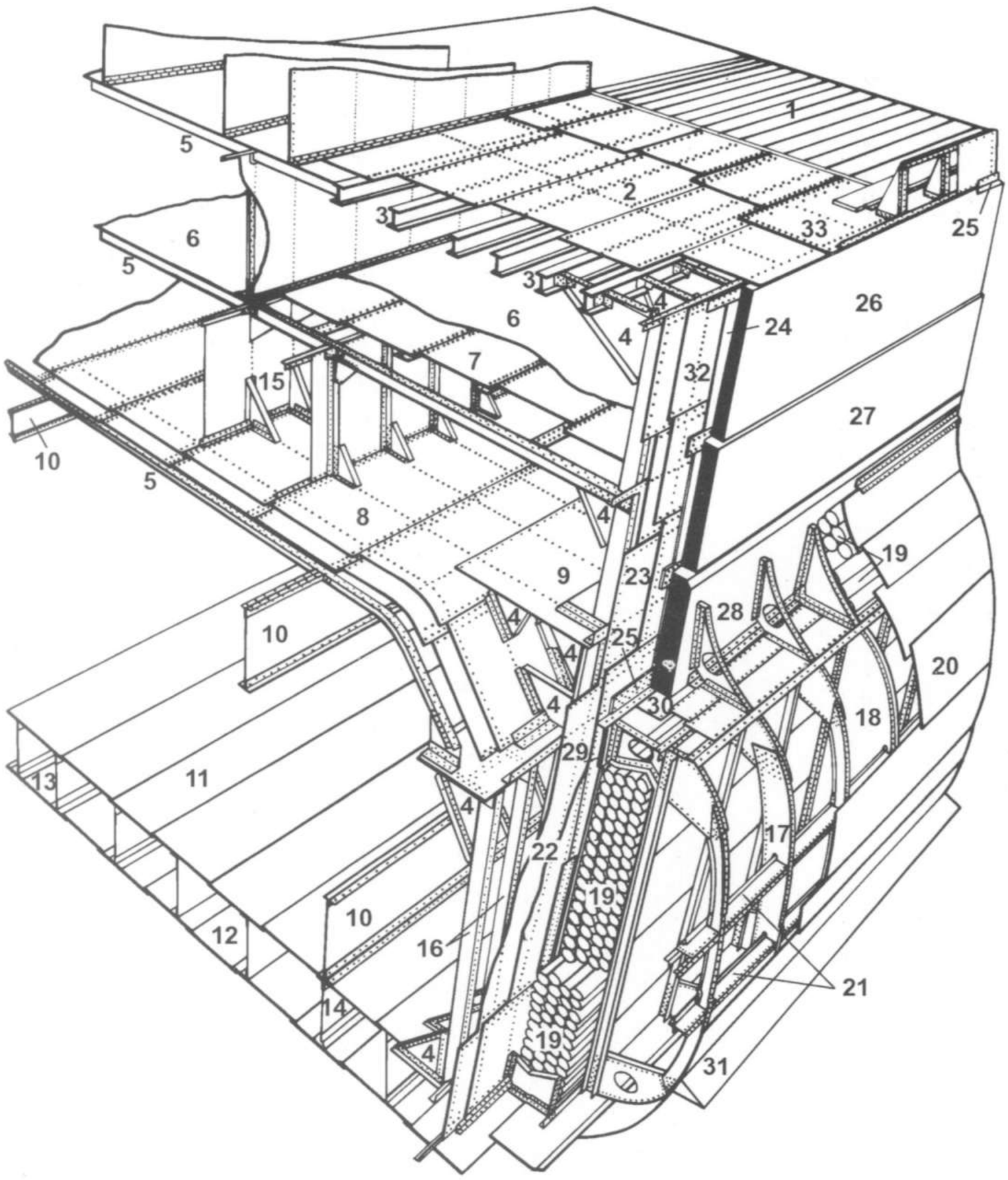
ze swym smukłym kadłubem (262,3 x 31,7 x 9,75 m), wznoszącym się ku dziobowi i opadającym uskokiem na rufie. Całość uzupełniały lekkie, symetrycznie ustawione nadbudówki oraz dwa duże, równej wielkości kominy (7,5 x 5,5 m). Wszystko to dawało miraż okrętu stworzonego do osiągania największych prędkości. Kruchość kształtów była jednak w przypadku ***Hooda*** pozorem - w istocie był on w owym czasie najpotężniejszym okrętem wojennym świata. Jego pełna wyporność wynosiła 42670 t, natomiast po kompletnym wyposażeniu i uzupełnieniu zapasów - 46680 t. Tak wielki kadłub został jednak wykorzystany głównie do zainstalowania potężnej siłowni, stąd też ***Hood***, jak zresztą większość poprzednich krążowników liniowych, był wyraźnie nie dozbrojony.

Opancerzenie kadłuba

Opancerzenie kadłuba ***Hooda*** przedstawiało się następująco: między wieżą „A" i wieżą „Y" rozciągał się długi na 171,3 m i wysoki na 2,9 m główny pas pancerny grubości 12" (305 mm). Na dziobie przechodził jeszcze na długości kilku metrów w cieńszy pas sześciocalowy (152 mm), następnie w pięciocalowy (127 mm). Powyżej niego biegł cieńszy, siedmiocalowy (178 mm) pas wysokości 2,13 m, pokrywający burtę od tylnej części barbety „A" do tylnej części barbety „Y". Na dziobie przechodził on w krótki pancerz pięciocalowy (127 mm).

Powyżej znajdował się kolejny pięciocalowy (127 mm) pancerz dochodzący do krawędzi pokładu dziobówki. Ten ostatni był znacznie krótszy i rozciągał się mniej więcej na wysokości tylnej części barbety wieży „A" i kończył się tuż przed masztem rufowym. Pod pancerzem głównym, na wysokości kotłowni znajdował się jeszcze trzycalowy (76 mm) pas wysokości ok. 0,9 m.

Pancerz burtowy był nachylony na zewnątrz kadłuba pod kątem 12°, co ułatwiało odbijanie się lecących stromo pocisków, innym przedstawiając nieco większą grubość w przekroju do pokonania. Całość opancerzenia burtowego spoczywała na pogrubionym wysokowytrzymałą stalą poszyciu (25-52 mm). Jednocalowe (25 mm) poszycie było zresztą pociągnięte aż do stewy dziobowej. Skomplikowany układ pancerza burtowego ***Hooda*** miał wyraźnie zaczepienie w przedwojennej filozofii chronienia kadłuba raczej przed pociskami burzącymi niż przeciwpancernymi. Te ostatnie, mając zapalniki uderze-



RYSUNEK OPANCERZENIA

OPIS RYSUNKU

1. Deskowanie pokładu
2. Pokład dziobowy (o podwójnej grubości)
3. Wzdłużniki o przekroju dwuteowym
4. Węzłówki
5. Pokładniki poprzeczne
6. Wykładzina korkowa (tylko w części mieszkalnej)
7. Poszycie pokładu górnego
8. Poszycie pokładu głównego (ochronnego) o podwójnej grubości
9. Pokrycie wyoblenia pokładu głównego
10. Wzdłużniki
11. Dno wewnętrzne
12. Dno podwójne (zewnętrzne)
13. Stępka skrzynkowa
14. Wzdłużnik denny
15. Ciąg transportowy amunicji
16. Wręgi
17. Wręg ramowy
18. Gródź
19. Zaślepione rury
20. Poszycie bąbla przeciwtorpedowego
21. Wzdłużniki poszycia bąbla
22. Wzdłużna gródź przeciwtorpedowa o podwójnej grubości
23. Poszycie pod pancerzem
24. Drewniane podkładki
25. Pasy krawędziowe
26. Pancerz 5-calowy
27. Pancerz 7-calowy
28. Pancerz 12-calowy
29. Pancerz 3-calowy (tylko dla pomieszczeń kotłowni
30. Półka pod pancerz
31. Stępka przechyłowa
32. Mocnica burtowa
33. Przyburtowy pas wamacniający

Rysunek opracowano na podstawie **Anatomy of the Ship — „The Battlecruiser HOOD"** J. Robertsa.

Tabela nr 3

Charakterystyka dział artylerii głównej i średniej

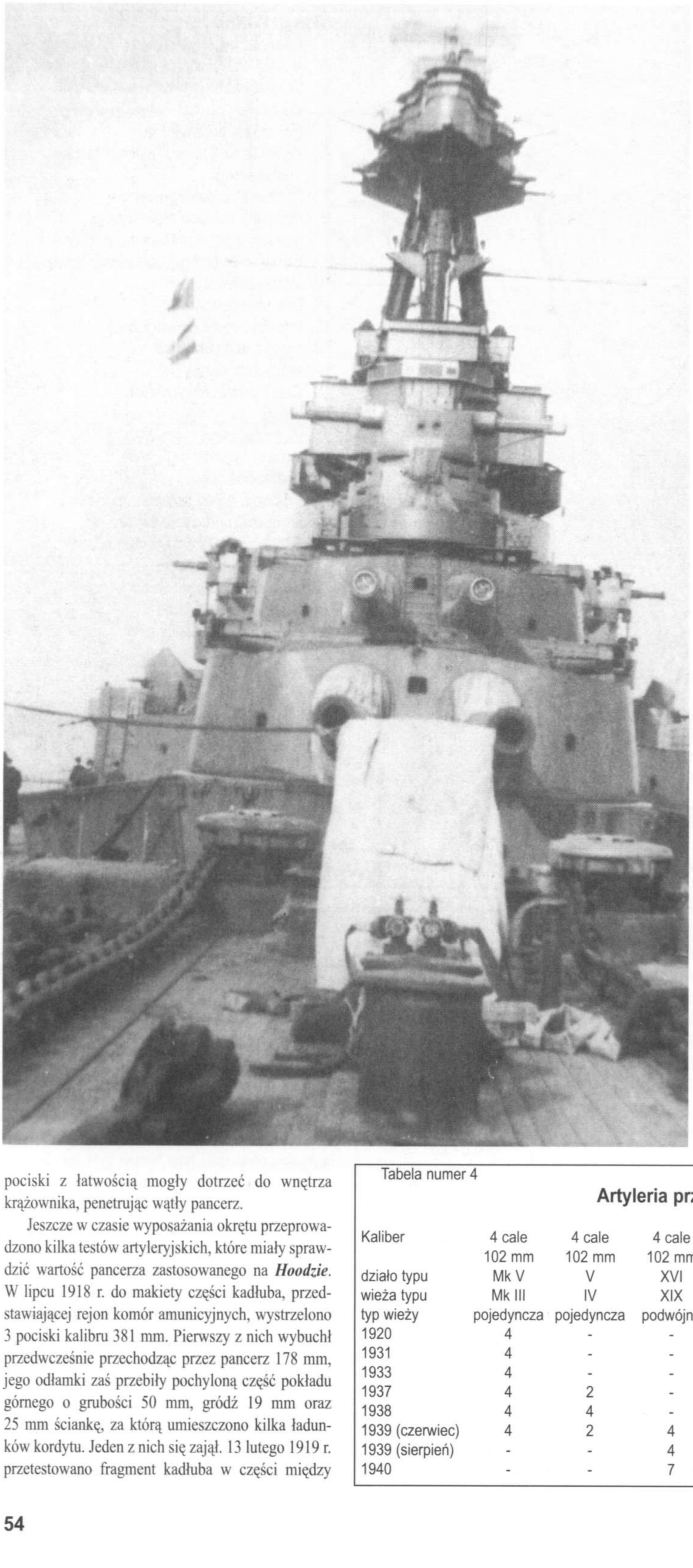
	Mk I 15"	**Mk I 5,5"**
kaliber	381 mm (15 cali)	129,7 mm (5,5 cala)
długość bruzdy	42 kalibry (16002 mm)	50 kalibrów (6985 mm)
długość działa	165020 mm	7232 mm
masa działa bez mechanizmu zamka	98709 kg	6333 kg (z zamkiem)
masa mechanizmu zamka	21185 kg	—
gwintowanie:	76 bruzd	40 bruzd
długość gwintowania:	13115 mm	5993 mm
ładunek	kordyt MD 45	kordyt MD 19
masa pełnego ładunku	194,14 kg *	10,01 kg
masa ładunku zredukowanego	145,6 kg	6,72 kg
masa pocisku	870,9 kg	37,19 kg
ciśnienie gazów w komorze	305 MPa	289 MPa
prędkość wylotowa pocisku	857 m/s	850 m/s
maksymalny zasięg (nowa lufa)	33.000m/przy 30° **	16.900 m/przy 30° ***
żywotność lufy	350 strzałów	x
szybkostrzelność	2 strzały/minutę	8 do 12/minutę
maksymalny kąt podniesienia	20°(1916r), 30° (1920r)	+30°
minimalny kąt podniesienia	—5°	—5°

Uwagi:
*Ładunek wzmocniony — 222,3 kg
**Zasięg - 21.400 m przy kącie podniesienia 20°; 29.260 m przy kącie podniesienia 30° z ładunkiem wzmocnionym; 28.000 yardów przy kącie podniesienia 20° z ładunkiem wzmocnionym.
***Prędkość wylotowa 617,2 m/s przy ładunku zredukowanym.

niowo-opóźnieniowe, mogły być powstrzymane tylko przez najgrubszy pancerz — wszelkie cieńsze płyty działały jedynie jako wyzwalacze zapalników.

Amerykanie nieco wcześniej opracowali nowy system opancerzenia okrętów, zwany często systemem „all-or-nothing" i polegający na opancerzeniu żywotnych części kadłuba jednolitą cytadelą pancerną. Był on już Anglikom znany, bowiem Amerykanie z powodzeniem stosowali go na pancernikach od typu ***Nevada*** począwszy. Niezastosowanie tego systemu na ***Hoodzie*** było nieroztropnością. Następne brytyjskie pancerniki typu ***Nelson*** były już chronione jednolitym pancerzem na sposób amerykański.

O ile ilość opancerzenia, którym pokryto burty ***Hooda*** była niemała, to znacznie gorzej przedstawiało się jego opancerzenie poziome. W zasadzie pokłady były pokryte stalą o podwyższonej wytrzymałości. Poczynając od pokładu dziobówki pięć kolejnych w dół miało 1" (25 mm grubości) i 2" (50 mm) nad magazynami, jedynie na pokładzie głównym (trzecim od góry) warstwa nad magazynami miała 3" (76 mm) grubości. W dobie dalekosiężnej artylerii i wciąż doskonalonych systemów kierowania ogniem na duże dystanse pozbawienie tak wielkiego okrętu praktycznie jakiegokolwiek pancerza poziomego było dużym błędem, bowiem padające stromo



***Hood* — ujęcie od dziobu z 1941 roku.**

pociski z łatwością mogły dotrzeć do wnętrza krążownika, penetrując wątły pancerz.

Jeszcze w czasie wyposażania okrętu przeprowadzono kilka testów artyleryjskich, które miały sprawdzić wartość pancerza zastosowanego na ***Hoodzie***. W lipcu 1918 r. do makiety części kadłuba, przedstawiającej rejon komór amunicyjnych, wystrzelono 3 pociski kalibru 381 mm. Pierwszy z nich wybuchł przedwcześnie przechodząc przez pancerz 178 mm, jego odłamki zaś przebiły pochyloną część pokładu górnego o grubości 50 mm, gródź 19 mm oraz 25 mm ściankę, za którą umieszczono kilka ładunków kordytu. Jeden z nich się zajął. 13 lutego 1919 r. przetestowano fragment kadłuba w części między barbetami wież „A" i „B". Pocisk kalibru 381 mm ponownie przebił pas o grubości 178 mm, poszycie - 25 mm, pokład górny oraz gródź, rozbijając na kawałki ściankę komory amunicyjnej.

Obydwa te testy wykazały, że ***Hood*** będzie nadzwyczaj wrażliwy na pociski i że jedno szczęśliwe trafienie może unicestwić cały okręt. Było już jednak za późno by zmieniać cały system opancerzenia, a wprowadzone po próbach kilkunastomilimetrowe dodatki w gruncie rzeczy nie zmieniły nic. Okręt wszedł do służby z nikłym zabezpieczeniem od pocisków lecących z góry i ten defekt ciążył nad nim aż do jego tragicznego końca.

Dużo dobrego natomiast trzeba powiedzieć o ochronie podwodnej kadłuba ***Hooda***. Została ona zaprojektowana na bazie wytycznych Admiralicji przez prof. B. Hopkinsona i Sir E. D'Eyncourta. Wzdłuż całej długości pancerza burtowego rozciągał się sięgający dna "bąbel" przeciwtorpedowy. Był to przymocowany do kadłuba wielki zbiornik o opływowych kształtach, podzielony wzdłuż i w poprzek na przedziały. Jego rola miała polegać na oddaleniu od właściwego kadłuba miejsca eksplozji torpedy lub miny. W bąblach ***Hooda*** część zewnętrzna była pusta, natomiast część przylegająca do kadłuba została wypełniona stalowymi, zaślepionymi z obu końców rurami, których zadaniem miało być rozłożenie siły wybuchu na jak największą powierzchnię. Dodatkową ochroną była położona za bąblem gródź przeciwtorpedowa o grubości do 44 mm.

W listopadzie 1919 r. na specjalnym zbiorniku pływającym (tzw. Chatham Float) skopiowano część ochrony przeciwtorpedowej ***Hooda.*** Zdetonowana przy nim głowica torpedy poważnie uszkodziła bąbel, lecz umieszczone wewnątrz zbiornika 100 ładunków kordytu i kilka pocisków 381 mm pozostały nietknięte. Dowodziło to skuteczności przyjętego rozwiązania, które rzeczywiście było nowocześniejsze od tego, co stosowano w innych flotach.

UZBROJENIE

Artyleria główna

Uzbrojenie krążownika liniowego ***Hood*** przedstawiało się następująco:

Artyleria główna składała się z ośmiu 15-calowych dział typu Mk I w podwójnych wieżach Mk II.

Wieża działowa była hydraulicznie obracana, masa obrotowa wieży wynosiła 904 tony.

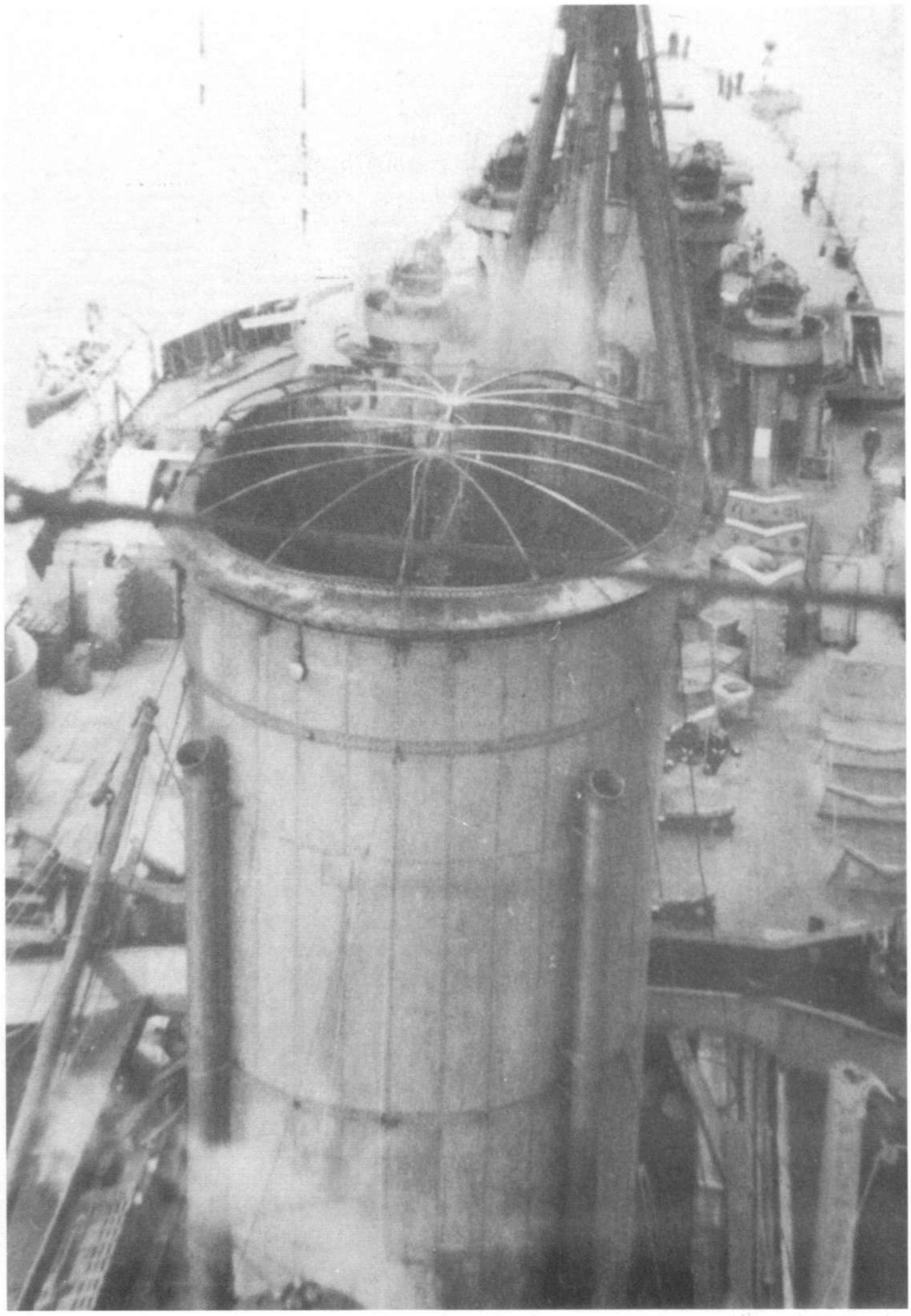
Maksymalny kąt podniesienia dział wg projektu z 1916 roku miał wynosić 20° lecz wieże przekonstruowano i po wprowadzeniu ***Hooda*** do służby,

Tabela numer 4

Artyleria przeciwlotnicza

Kaliber	4 cale 102 mm	4 cale 102 mm	4 cale 102 mm	UP	2 funty 40 mm	2 funty 40 mm	0,5 cala 12,7mm	0,5 cala 12,7mm
działo typu	Mk V	V	XVI	-	VIII	VIII	III	III
wieża typu	Mk III	IV	XIX	-	V	VI	I	III
typ wieży	pojedyncza	pojedyncza	podwójna	20-lufowe	8-lufowe	8-lufowe	4-lufowe	4-lufowe
1920	4	-	-	-	-	-	-	-
1931	4	-	-	-	2	-	-	-
1933	4	-	-	-	2	-	2	-
1937	4	2	-	-	2	1	2	2
1938	4	4	-	-	2	1	2	2
1939 (czerwiec)	4	2	4	-	2	1	2	2
1939 (sierpień)	-	-	4	-	2	1	2	2
1940	-	-	7	5	2	1	2	2

Widok z masztu przedniego na drugi komin i rufową część okrętu. Zdjęcie z 1941 roku.



wynosił on 30°. Wszystkie wieże działowe obracały się o kąt 150° od płaszczyzny symetrii okrętu.

Prędkość obrotowa wieży wynosiła 2°/s, prędkość podnoszenia zaś 5°/s.

Pocisk z działa przebijał z dystansu 13075 m (14.300 y) płytę wykonaną ze stali KC (Krupp Cemmented) o grubości 15 cali (381 mm).

Charakterystyka tych dział zamieszczona została w tabeli nr 4.

Opancerzenie artylerii głównej przedstawiało się następująco:

- barbety wież działowych były opancerzone pasami o grubościach:

wieża „A" — 12" (304,8 mm), 10" (254 mm), 6" (152,4 mm) i 5" (127 mm);
wieża „B" — 12" (304,8 mm), 6" (152,4 mm), 5" (127 mm);
wieża „X" — 12" (304,8 mm), 6" (152,4 mm);
wieża „Y" — 12" (304,8 mm), 9" (228,6 mm), 6" (152,4 mm), 5" (127 mm) i 2" (50,8 mm).

- wieże działowe artylerii głównej: przód - 15" (381 mm), boki 12" (304,8 mm) i 11" (279,4 mm), dach - 5" (127 mm).
- wieża dowodzenia: przód — 11" (279,4 mm), bok 9" (228,6 mm), podstawa 6" (152,4 mm) do 3" (76,2 mm), dach - 5" (127 mm).

Każda z wież działowych została wyposażona w 30 stopowy (9,144 m) dalmierz.

W marcu 1941 r. zainstalowano radar typu 284.

Artyleria średnia

Średnia artyleria składała się z 12 dział 5,5-calowych typu Mk I, w 12-stu pojedynczych wieżach typu CP II. Działo typu Mk I skonstruowano w 1916 r. w Coventry Ordnance Coorporation.

Działa te, o kalibrze dotąd w Royal Navy nie stosowanym, skonstruowano dla t.zw. „greckich krążowników" — okrętów zamówionych przez Grecję.

Kąt obrotu w poziomie dla dział wynosił:
2 działa na pokładzie ochronnym - 135°
4 działa na pokładzie dziobowym - 135°
6 dział na śródokręciu - 137°

Tabela nr 5

Charakterystyka dział artylerii przeciwlotniczej

	Mk V	Mk XVI	Mk VIII 2pdr
kaliber	102 mm (4 cale)	102 mm (4 cale)	40 mm
długość bruzdy w kalibrach	45 kal. (4572 mm)	45 kal. (4572 mm)**	40 kal. (1574,8 mm)***
długość działa	4770 mm	4839 mm	2606 mm
masa działa bez zamka	2151 kg	2088 kg	385,5 kg
masa mechanizmu zamka	79,8 kg		
gwintowanie	32 bruzdy	32 bruzdy	12 bruzd
długość gwintowania	3803 mm		
ładunek	kordyt MD 16	kordyt S.C.	
masa ładunku	3,54 kg	4,08 kg	0,96 kg
ciśnienie gazów w komorze	297 MPa		
masa pocisku HE	14,25 kg	16,27 kg	0,91 kg
prędkość wylotowa pocisku	805,6 m/s	807,7 m/s	582 m/s
maksymalny zasięg	14.900 m przy 45°*	19.500 m przy 45°	3475 m
pułap	8760 m przy 80°	1220 m przy 80°	
szybkostrzelność	8 do 13 strz./min.	16 do 18 strz./min.	
maksymalny kąt podniesienia	+85°	+80°	+80°
maksymalny kąt ujemny	—5°	—10°	—10°

Uwagi:
*Według innych źródeł zasięg działa — 12.500 m.
**Według innych źródeł działo przeciwlotnicze typu Mk XVI miało 50 kalibrów długości lufy
***Według innych źródeł długość lufy działa 2-funtowego typu Mk VIII POM-POM wynosiła 50 kalibrów

Charakterystykę dział 5,5 cala przedstawiono w tabeli nr 3.

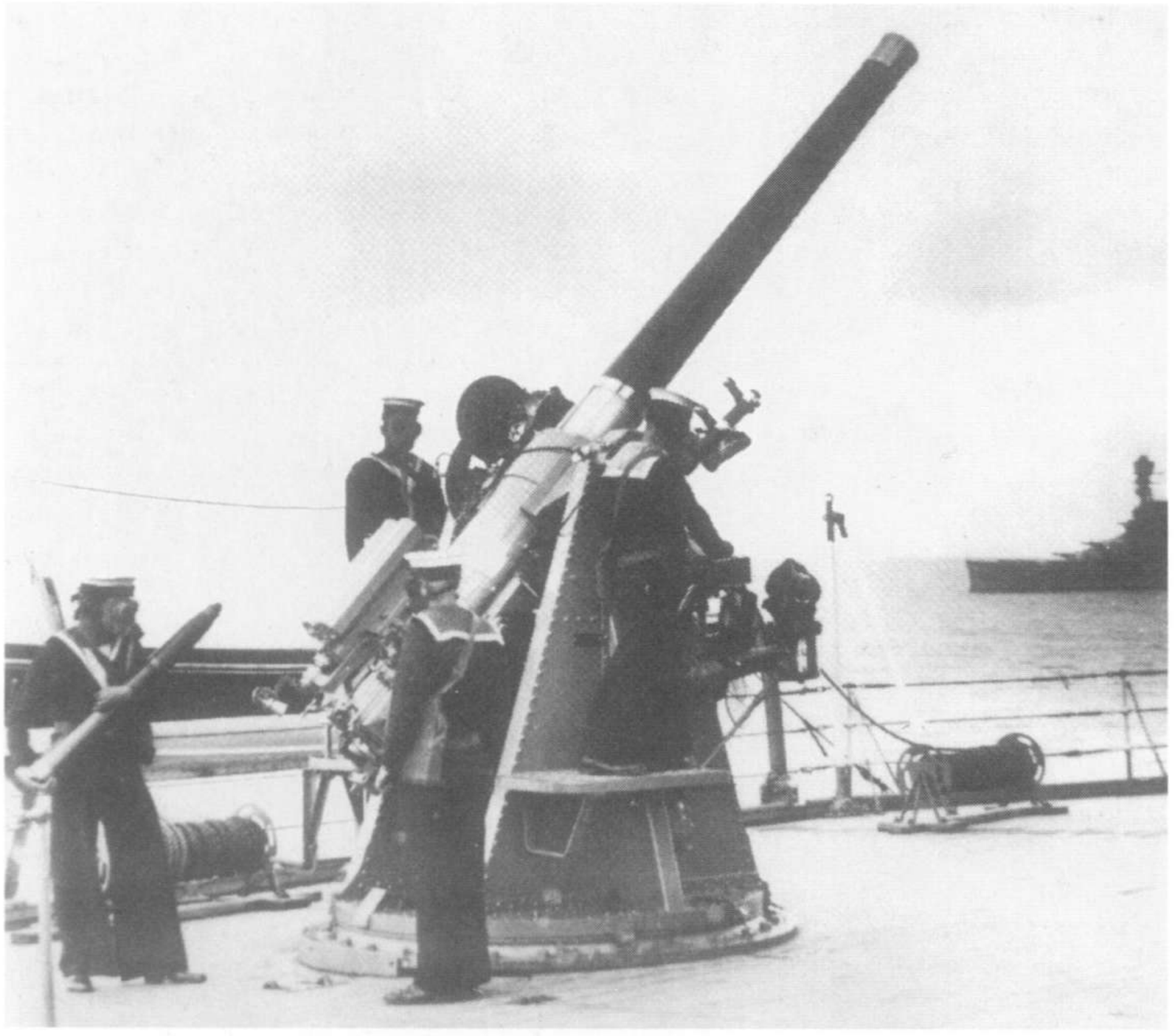
W maju 1919 r. zainstalowano dwa pierwsze działa na pokładzie dziobowym, a w czerwcu podjęto decyzję o instalacji tylko 12 dział (zamiast planowanych 16) wydając rozkaz redukcji uzbrojenia okrętu.

Na przełomie czerwca i lipca 1940 r. dwa działa 5,5 cala zostały usunięte z pokładu ochronnego i zastąpione przez pojedyncze działo 4 calowe, które zainstalowano w sierpniu 1939 r.

Podczas przebudowy od marca do maja 1940 r. wszystkie pozostałe 5,5 calowe działa zdjęto. Jedno z dział zostało przewiezione na Wyspy Owcze do Torshavn i zamontowano do obrony zatoki. Znajdowało się tam jeszcze w latach siedemdziesiątych.

Pozostała artyleria

W dobie świetnego ceremoniału morskiego dla celów reprezentacyjnych okręt został wyposażony w cztery 3-funtowe działka salutacyjne typu Hotchkiss. Zostały one usunięte z okrętu dopiero w 1939 r.



Prawoburtowe działo 102 mm.

Charakterystyka 3-funtowego działa do salutu honorowego przedstawiała się następująco:

kaliber	1,85 cala (47 mm)
szybkostrzelność	15 strzałów na minutę
kąt podniesienia	od 25 + do -15
masa pocisku	3 funty (1,26 kg)

Artyleria przeciwlotnicza

Okręt posiadał różnorodną artylerię przeciwlotniczą, która zmieniała się w czasie zarówno pod względem ilości jak i typów (tabela nr 4).

Działa 4-calowe typu Mk V

Cztery z tych dział w pojedynczych wieżach zainstalowano w części rufowej pokładu ochronnego jako baterię przeciwlotniczą. Do przebudowy między lutym a sierpniem 1939 roku pozostawały na pokładzie, dopiero później zastąpiono je innymi. Charakterystykę tych dział przedstawiono w tabeli nr 5.

Zostały one zamontowane w przeciwlotniczych wieżach działowych typu Mk III i Mk IV. Obsługa tych wież była ręczna.

Masa samej wieży (Mk III) bez działa wynosiła 4794 kg.

Kąt obrotu tych dział w płaszczyźnie poziomej wynosił:

- dwa działa rufowe — 300°
- dwa działa boczne — 230°

Działa 4-calowe typu Mk XVI

Podczas przebudowy między lutym i sierpniem 1939 r. na pokładzie ochronnym pomiędzy drugim kominem a masztem głównym zoastały zainstalowane cztery podwójne wieże dział przeciwlotniczych typu Mk XVI kal. 4 cale (102 mm).

Trzy kolejne podwójne wieże zamontowano podczas przebudowy pomiędzy marcem a majem 1940 r. Jedna wieża została zamontowana na pokładzie ochronnym w okolicach wieży artylerii głównej „X". Kolejne dwie zostały zamontowane na każdej z burt na końcu pokładu. Charakterystykę tych dział przedstawiono w tabeli nr 5.

Wieża działowa podwójna HA/LA typu Mk XIX była obsługiwana ręcznie.

Masa wieży bez dział wynosiła 16.816 kg.

Działka 2-funtowe typu Mk VIII (pom—pom)

Podczas przebudowy w 1929/31 roku na każdej z burt na platformach wież reflektorów pomiędzy kominami zamontowano dwa zestawy ośmiolufowe działek przeciwlotniczych kalibru 40 mm. Jeden zestaw ośmiolufowy zamontowano pod koniec 1937 r. w okolicach wyrzutni torpedowych przed końcem pokładu ochronnego. Charakterystykę tych dział przedstawiono w tabeli nr 5.

Zestawy zamontowano w wieżach działowych typu Mk V i Mk VI. Posiadały one napęd hydrauliczny. Masa wieży typu Mk V wynosiła 12.009 kg a wieży typu Mk VI — 15.952 kg.

Karabiny maszynowe

Uzbrojenie przeciwlotnicze uzupełniono o dwa zestawy 4-lufowe półcalowych karabinów maszynowych, zainstalowane podczas przebudowy w 1933 r. (od września do grudnia). Zamontowano je po każdej stronie wieży dowodzenia na platformie sygnałowej w ręcznie obsługiwanych stanowiskach typu Mk I i Mk III.

Charakterystyka karabinu maszynowego Vickers'a typu Mk III

kaliber	0,5 cala (12,7 mm)
długość bruzdy	62 kal. (790,2 mm)
długość karabinu	1320,8 mm
masa karabinu	25,4 kg
masa z wodą chłodzącą	28,1 kg
prędkość wylotowa	768 m/s
maksymalny kąt podniesienia	+80
minimalny kąt ujemny	-10

Pociski rakietowe

Podczas przebudowy okrętu w okresie od marca do maja 1940 r. zainstalowano pięć stanowisk 20-lufowych wyrzutni pocisków UP (Unrotated Projectile) — jedną na dachu wieży "B" oraz po jednej na każdej burcie na pokładzie łodziowym pomiędzy 4-calowymi wieżami.

Wyrzutnie torpedowe

Sporo kontrowersji wywołało uzbrojenie okrętu w wyrzutnie torpedowe. Jeszcze w początkowym stadium projektowania główny konstruktor Royal Navy zasugerował rezygnację z wyrzutni, argumentując, że po pierwsze, odległości, na jakich odbywają się pojedynki artyleryjskie uniemożliwiają skuteczne użycie torped, po drugie zaś, że postawione prostopadle do burty wyrzutnie swymi wylotami utworzą słaby punkt w pancerzu okrętu. Sprawa odżyła w 1918 r., już po wodowaniu ***Hooda***, kiedy to ponownie zabrał głos konstruktor floty, wskazując, iż gdyby na skutek wypadku lub trafienia pociskiem doszło do wybuchu głowic torpedowych, ich umiejscowienie w newralgicznym dla kadłuba punkcie mogłoby doprowadzić do przełamania się okrętu na dwie części. Tym razem admiralicja wykazała więcej zainteresowania i zdecydowała, że sprawę wyrzutni rozstrzygnie się po ukończeniu okrętu. Ostatecznie ***Hood*** otrzymał 6 wyrzutni torpedowych zamiast planowanych 10. Ponieważ decyzja o rezygnacji z 4 wyrzutni zapadła w rok po wodowaniu, okręt otrzymał po nich pamiątkę w postaci 4 wypukłych zaślepień w burtach.

Cztery nawodne wyrzutnie ulokowano prostopadle do burty pod pokładem dziobowym, na wysokości masztu rufowego, dwie pozostałe znalazły się w podwodnej części kadłuba, tuż przed dziobową wieżą dział 381 mm.

Okręt zabierał 12 torped. Były to 21-calowe (533,4 mm) torpedy typu Mk IV o następującej charakterystyce:

masa torpedy	1522 kg,
masa ładunku	233,6 kg TNT,
zasięg	12.300 m przy 25 węzłach,
	4500 m przy 40 węzłach.

Dwie podwodne wyrzutnie były ładowane i odpalane przy pomocy sprężonego powietrza zgromadzonego w butlach w pomieszczeniu torpedowym, zaś cztery wyrzutnie torped powyżej linii wodnej typu Mk V były odpalane przy pomocy ładunku kordytu.

W dwóch magazynach torpedowych przechowywano 14 głowic typu Mk IV i 2 Mk V (głowice ćwiczebne - zderzeniowe).

Co jednak najciekawsze, zainstalowane wyrzutnie nie zostały oficjalnie zaliczone do uzbrojenia, gdyż miały służyć jedynie do przeprowadzania prób nowego systemu strzelania torpedowego, po których przewidywano ich demontaż. W 1927 r. ostatecznie zaliczono te wyrzutnie do oficjalnego uzbrojenia okrętu, planując jednocześnie przystosowanie zaślepionych otworów w burtach do czterech kolejnych wyrzutni. Sprawa jednak upadła, gdyż obawiano się, by dozbrajanie okrętu nie zostało poczytane za naruszenie postanowień konferencji waszyngtońskiej. Jak większość prowizorek i ta miała długi żywot, jako że wyrzutnie nawodne pozostały na okręcie aż do jego zatopienia, choć planowano ich zdjęcie podczas modernizacji w 1943 r. Dwie wyrzutnie podwodne zostały zdemontowane kolejno w 1937 i 1938 r. Ile racji miał główny konstruktor floty, wykazał dopiero raport analizujący przyczyny zatopienia okrętu.

WYPOSAŻENIE LOTNICZE

Po wejściu ***Hooda*** do służby w 1920 roku na okręcie zainstalowano dwie platformy startowe, które posadowiono na wieżach artylerii głównej „B" i „X". Na nielicznych zdjęciach z tego okresu można zauważyć samolot myśliwski Fairey *Flycatcher* na platformie startowej wieży „B". Rufową platformę usunięto podczas modernizacji w 1929/31 r., a dziobową - w parę lat później.

Planowano ***Hooda*** wyposażyć w katapultę typu E111 T2 wykonaną przez firmę MacTaggart Scott Ltd., którą zamierzano ustawić na wieży "X" lecz nigdy jej nie zainstalowano.

Podczas przebudowy w latach 1929/31 zainstalowano katapultę F1VH (Folding Mk IV Heavy) na pokładzie rufowym razem z dźwigiem do podnoszenia wodnosamolotu typu Fairey III F wykonanym przez zakłady Stothert & Pitt Ltd. Katapultę wyprodukowało RAE w Farnborough. Wodnosamoloty były wystrzeliwane przy pomocy sprężonego powietrza. Na większości zdjęć jest ona identyfikowana jako F111 H lub FIVH.

Hood miał być wyposażony w dwa samoloty, lecz zaokrętowano tylko jeden, który posadowiony był na katapulcie, jako że ***Hood*** nie posiadał żadnego hangaru.

Złe warunki atmosferyczne, zalewanie rufowego pokładu przy dużych prędkościach oraz podmuch dział artylerii głównej oraz liczne wibracje powodowały, że operowanie katapultą było bardzo utrudnione. W konsekwencji po 10-ciu miesiącach katapultę usunięto z pokładu (kwiecień 1932 rok).

DALMIERZE

W ciągu całego okresu służby do kierowania ogniem na ***Hoodzie*** były zainstalowane dalmierze. Projekt zakładał wyposażenie okrętu w następujące dalmierze:

- cztery 30 stopowe (9,144 m) zainstalowane w każdej z wież artylerii głównej
- jeden 30 stopowy (9,144 m) zainstalowany na szczycie wieży dowodzenia
- trzy 15 stopowe (4,572 m), z których jeden został zainstalowany na stanowisku kontroli ognia na maszcie przednim, dwa następne zostały zainstalowane jeden obok drugiego za przednim kominem
- dwa 9 stopowe (2,743 m) na stanowisku kontroli ognia na maszcie przednim
- jeden dalmierz o dużym kącie podniesienia - przeciwlotniczy zainstalowany za pomostem obserwacyjnym nadbudówki
- jeden 12 stopowy (3,657 m) zainstalowany za końcem pokładu.

Po wejściu okrętu do służby zainstalowano pod koniec lutego 1920 r. na stanowisku obserwacyjnym kontroli ognia na przednim maszcie dodatkowo jeden dalmierz 15 stopowy (4,572 m). Następny - 8 stopowy (2,438 m) na szczycie zamkniętego pomostu bojowego dodano podczas przeglądu okrętu w lipcu 1921 r.

Podczas remontu okrętu w grudniu 1924 r. dodatkowo zamontowano na stanowisku kontroli ognia na maszcie przednim dwa dalmierze 9 stopowe (2,743 m). Stanowisko to zostało później zakryte.

Remont okrętu od listopada 1925 - do 7 stycznia 1926 r. m.in. przyniósł wymianę 2-metrowego dalmierza przeciwlotniczego, umieszczonego na rufowej wieży reflektorów 15 stopowych (4,572 m).

Podczas przebudowy okrętu pod koniec 1931 r. usunięto ze stanowiska kontroli ognia na maszcie przednim dwa dalmierze 9 stopowe (2,743 m).

Naprawa okrętu od stycznia do marca 1935 r. przyniosła zainstalowanie dwóch dodatkowych 9 stopowych (2,743 m) dalmierzy na pomoście sygnałowym.

W trakcie modernizacji okrętu pod koniec 1937 r. zdjęto ze stanowiska kontroli wyrzutni torped na końcu pokładu nadbudówki jeden dalmierz 12 stopowy (3,657 m).

Podczas modernizacji okrętu od lutego do sierpnia 1939 r. dodano na końcu pomostu sygnałowego na dwóch dalocelownikach dwa dalmierze 15 stopowe (4,572 m)

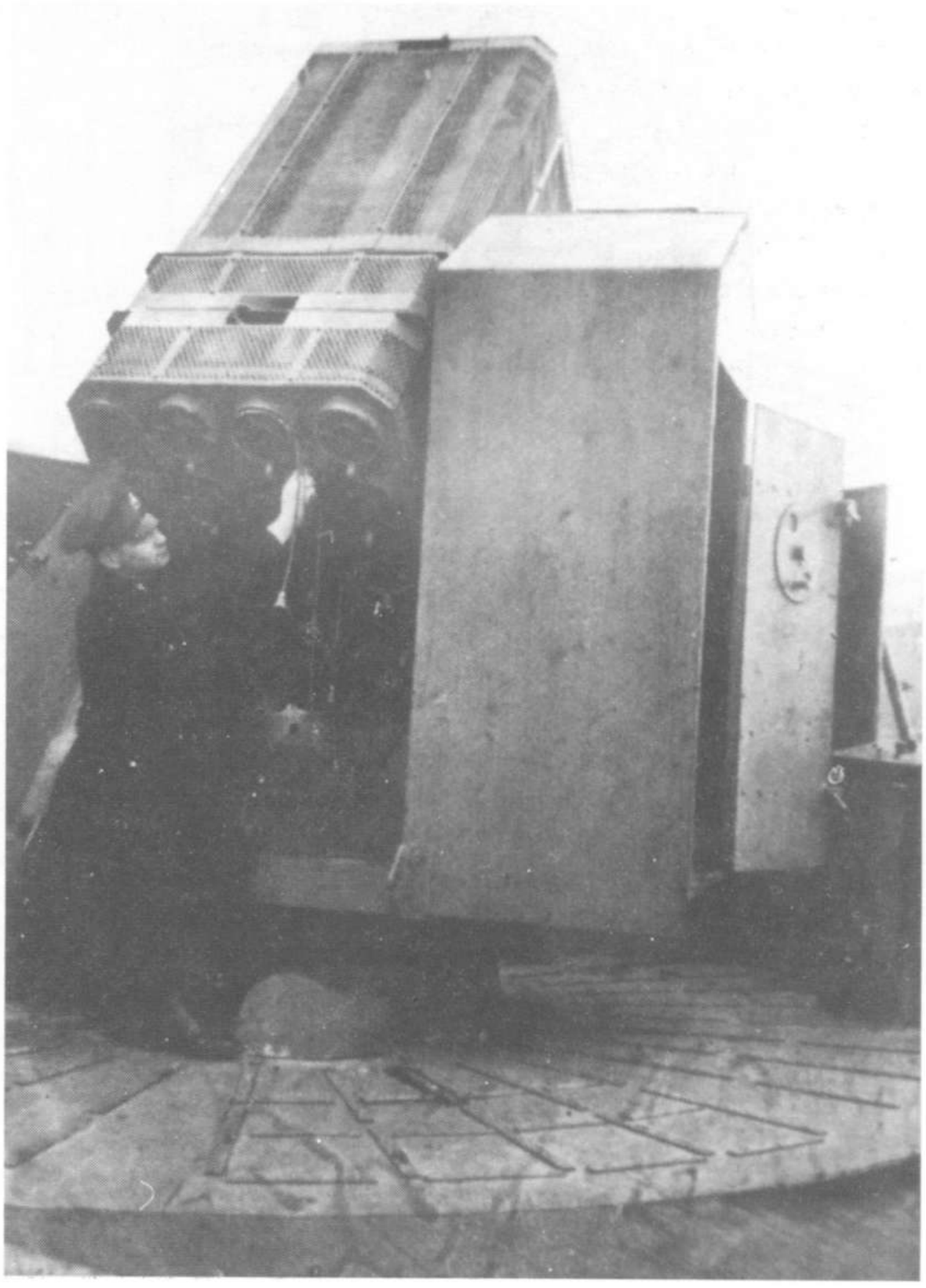
W trakcie przebudowy okrętu od marca 1940 do maja 1940 zdjęto jeden 15 stopowy (4,572 m) dalmierz ze stanowiska kontroli ognia na maszcie przednim.

REFLEKTORY

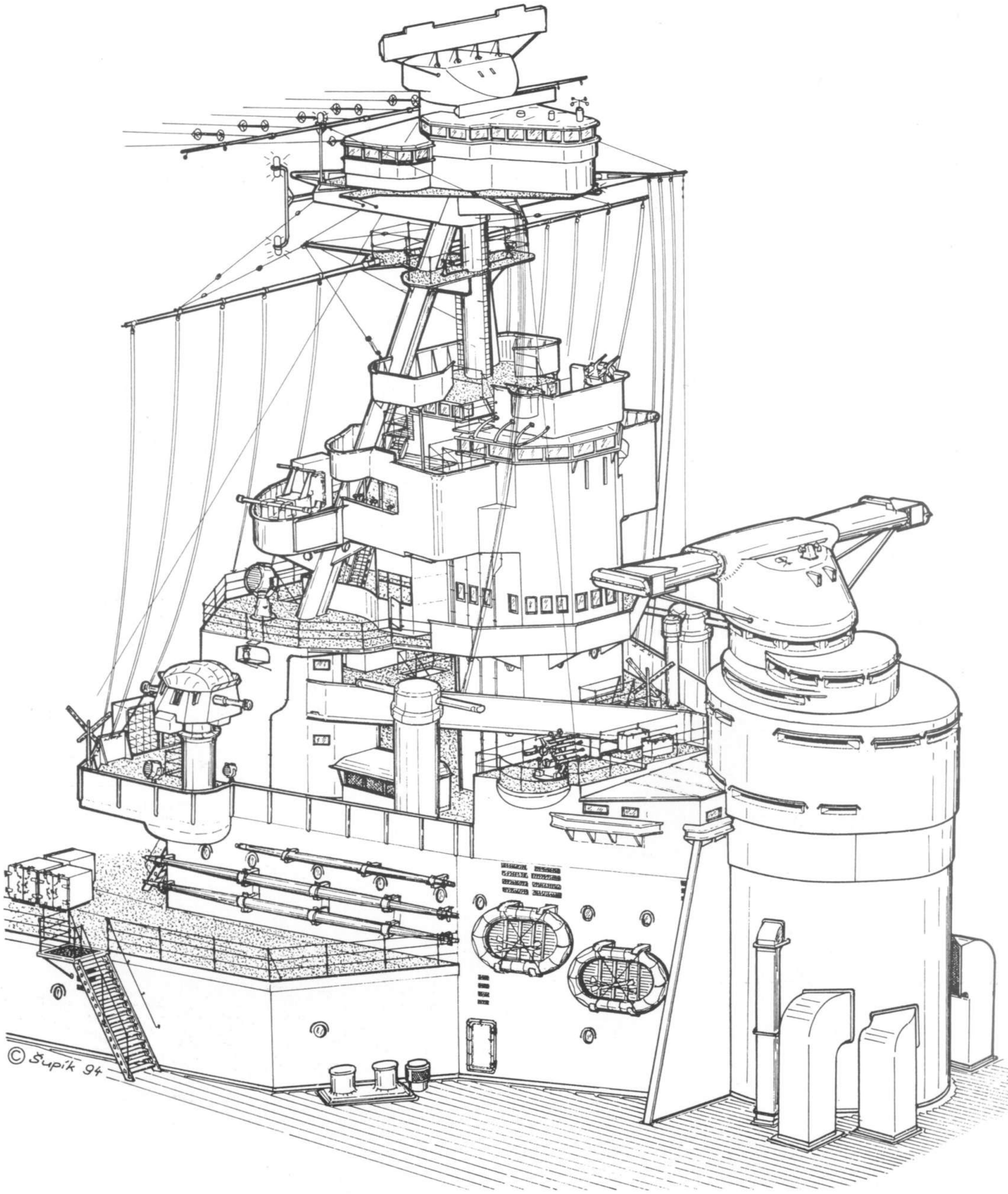
Projekt zakładał wyposażenie okrętu w:

- osiem 36 calowych (91,44 cm) reflektorów zainstalowanych następująco: 4 na pomoście sygnałowym pomiędzy kominami, 2 na końcu pomostu sygnałowego, za dalmierzami przeciwlotniczymi oraz 2 na pomoście sygnałowym fokmasztu;
- cztery 24 calowe (60,96 cm) reflektory sygnałowe zainstalowane na mostku admiralskim.

Dwa ujęcia wyrzutni UP (Unrotated Projectile) typu zainstalowanego na *Hoodzie*. Wystrzeliwała ona rakiety, które ciągnąc za sobą cienki stalowy drut stawiały swoistą zaporę przeciw nadlatującym samolotom. Był to zupełnie nieudany wynalazek.



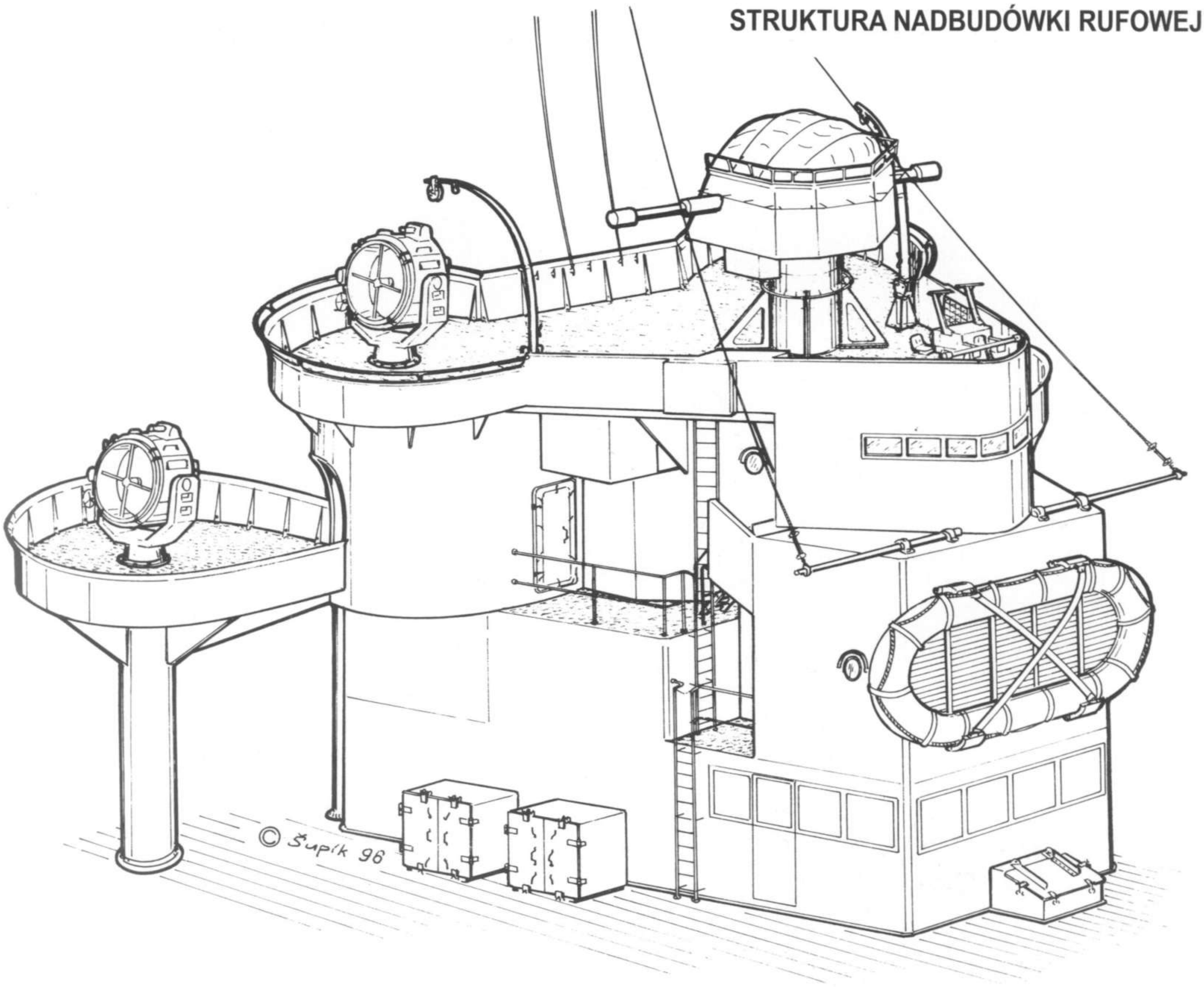
STRUKTURA NADBUDÓWKI DZIOBOWEJ Z POMOSTEM DOWODZENIA I MASZTEM



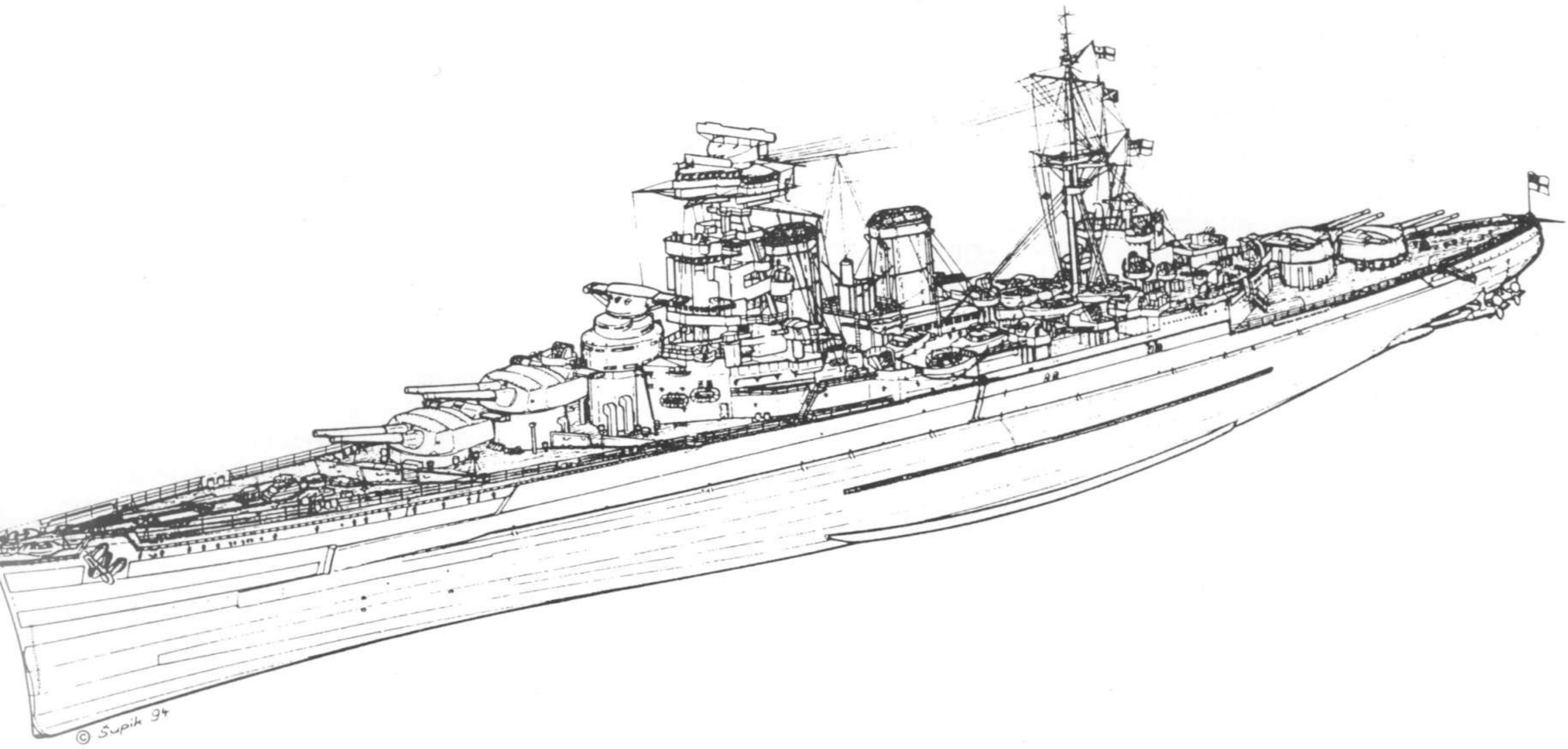
© Copyright

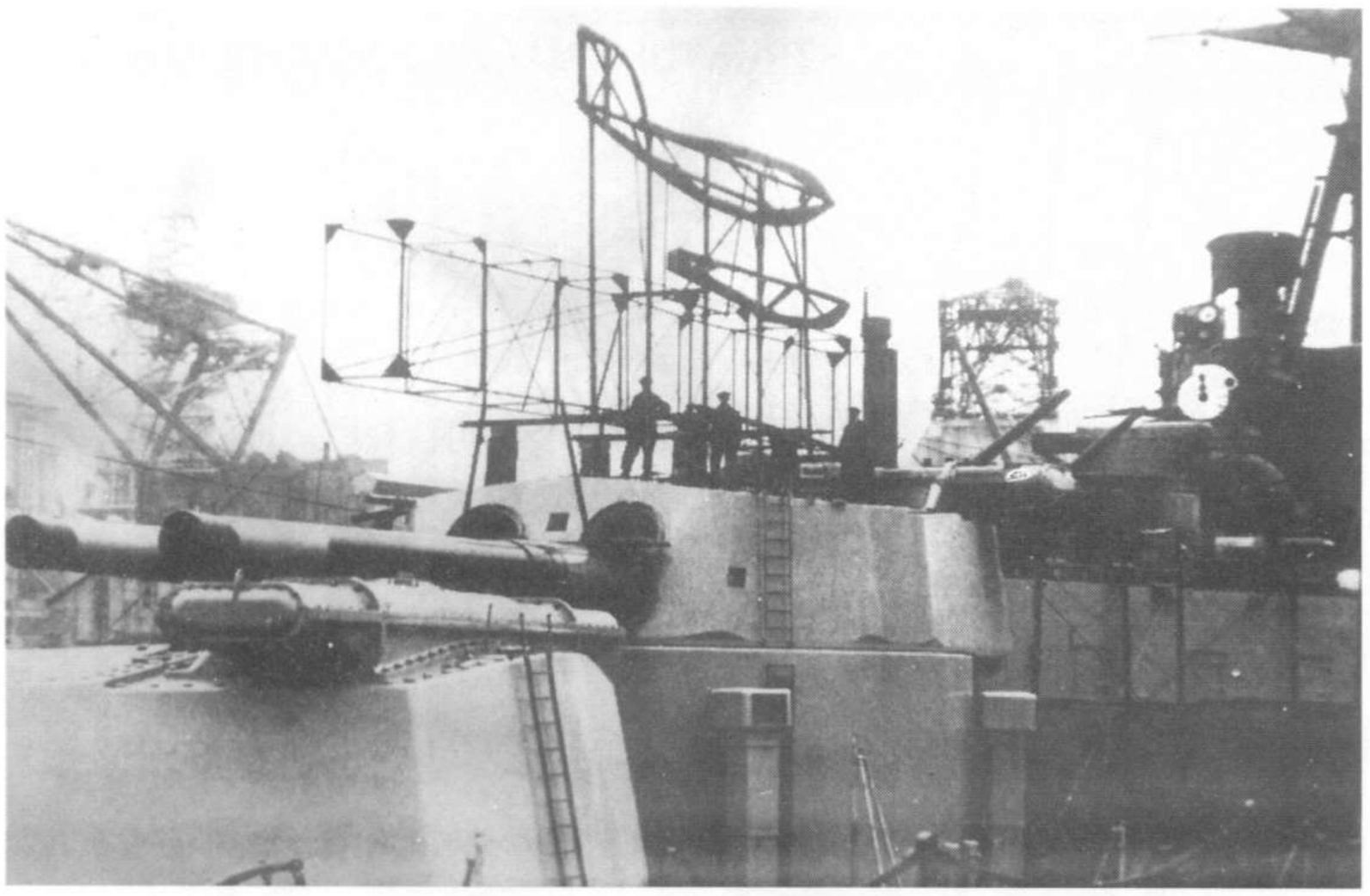
HMS
HOOD
may 1941

STRUKTURA NADBUDÓWKI RUFOWEJ

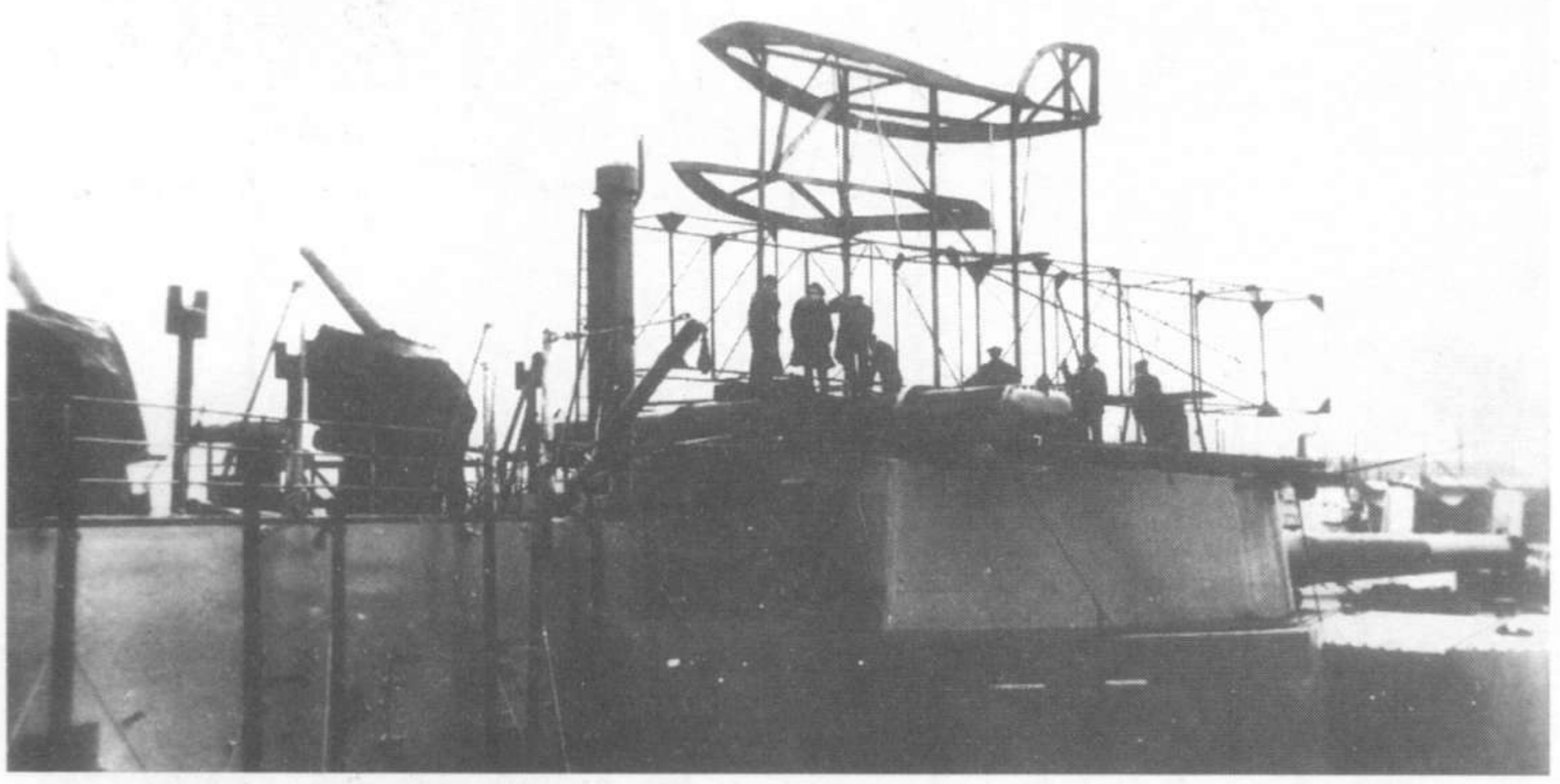


RYSUNEK AKSONOMETRYCZNY *HOODA*





Dwa ujęcia makiety próbnej katapulty na wieży „X" z okresu najpoważniejszej modernizacji, jaką *Hood* przechodził w okresie czerwiec 1929 r. — maj 1931 r. Przymiarki do katapulty zakończyły się instalacją innego typu na rufie okrętu.



Modernizacja okrętu w lipcu 1921 r. spowodowała zdjęcie dwóch 36 calowych (91,44 cm) reflektorów z pomostu sygnałowego.

Podczas modernizacji od września do listopada 1923 r. dodano dwa reflektory 36 calowe (91,44 cm) w miejsce wcześniej usuniętych reflektorów na pomoście sygnałowym pomiędzy kominami, które następnie w trakcie modernizacji od października do grudnia 1924 r. usunięto.

W trakcie modernizacji od listopada 1925 do 7 stycznia 1926 r. reflektory znajdujące się za rufowym stanowiskiem dowodzenia zgrupowano obok siebie oraz usunięto dwa 24 calowe (60,96 cm) reflektory sygnalizacyjne.

Modernizacja przeprowadzona od 23 czerwca 1936 r. do 10 października 1936 r. pociągnęła za sobą zdjęcie dwóch reflektorów 36 calowych (91,44 cm) z pomostu sygnałowego fokmasztu.

Podczas modernizacji od lutego do sierpnia 1939 r. dodatkowo zainstalowano cztery 40 calowe (101,6 cm) reflektory, które rozmieszczono następująco: po jednym na każdej burcie na rufowym stanowisku dowodzenia oraz po jednym na każdej burcie za drugim kominem. Na pomoście zamontowano ponadto dwa 24 calowe (60,96 cm) reflektory sygnalizacyjne.

Modernizacja przeprowadzona pomiędzy lipcem a sierpniem 1939 r. przyniosła dalsze zmiany w rozmieszczeniu reflektów. Usunięto z ***Hooda*** cztery 36 calowe (91,44 cm) reflektory — dwa zainstalowane były dotychczas na wieży pomiędzy kominami oraz dwa zainstalowane na rufowym stanowisku dowodzenia. W ich miejsce zainstalowano cztery 40 calowe (101,6 cm).

Po tej modernizacji ***Hood*** miał w sumie sześć reflektorów 40 calowych oraz cztery 24 calowe reflektory sygnalizacyjne.

ŁODZIE OKRĘTOWE

Projekt z 1916 r. przewidywał wyposażenie okrętu w nastepujące łodzie i szalupy:
- dwie 50 stopowe (15,24 m) parowe szalupy okrętowe,
- jedna 45 stopowa (13,71 m) admiralska reprezentacyjna łódź,
- jeden 42 stopowy (12,80 m) żaglowy barkas wyposażony w silnik pomocniczy,
- jedna 36 stopowa (10,97 m) szalupa,
- cztery 32 stopowe (9,75 m) kutry,
- jedna 32 stopowa (9,75 m) galera,
- dwa 30 stopowe (9,14 m) kapitańskie gigi,
- gig dowódcy okrętu,
- dwa 27 stopowe (8,22 m) welboty,
- dwie 16 stopowe (4,87m) dinghi.

Po wejściu do służby w 1920 r. stan łodzi okrętowych i szalup na ***Hoodzie*** uzupełniono o następujące łodzie:
- jedną 35 stopową (10,66 m.) łódź motorową,
- siedem dużych oraz dwa małe pływaki ratunkowe Carleya.

Podczas rejsu dookoła świata w 1923 r. zdjęto galerę 32 stopową, zwiększono liczbę 30 stopowych gigów do trzech sztuk oraz powiększono ilość 16 stopowych dinghi do trzech sztuk. Dodatkowo umieszczono na okręcie dwie 13 1/2 stopowe tratwy ratunkowe oraz osiem kół ratunkowych.

W 1941 roku 35 stopowa łódź zastąpiła 50 stopową okrętową szalupę.

URZĄDZENIA KOTWICZNE

Krążownik liniowy ***Hood*** został wyposażony w trzy stałe kotwice rozmieszczone w przewłokach dziobowych oraz na rufie.

Kotwice główne konstrukcji Wasteney-Smith o masie ponad 8,75 tony umieszczono na prawej i lewej burcie. Łańcuch kotwiczny o długości 400 sążni angielskich (731,5 m) był wybierany przez główny kabestan parowy. Kotwica zapasowa konstrukcji Wasteney-Smith o takiej samej masie miała łańcuch kotwiczny o długości 112 1/2 sążnia (205 m).

Ponadto projekt ***Hooda*** przewidywał wyposażenie go w jedną kotwicę prądową typu Wasteney-Smith o masie 2809 kg, lecz krótko przed ukończeniem okrętu wyposażono go w inną kotwicę — konstrukcji Beyersa o masie 2763 kg. Podnoszono ją na tym samym łańcuchu i kabestanie co kotwicę rufową.

Hooda wyposażono w jedną kotwicę zawoźną o masie 737 kg oraz w jedną kotwicę typu admiralicji o masie 550 kg. Umieszczono je na śródokręciu na pokładzie dziobówki.

Łańcuch kotwiczny ***Hooda*** wykonany był ze stali o podwyższonej wytrzymałości o średnicy ogniwa 3 3/8 cala. Główny łańcuch kotwiczny miał 41 szekli długości, a jego całkowita długość wynosiła 3075 stóp (937,26 m).

ŚRUBY NAPĘDOWE

Hood miał cztery śruby trójłopatowe o stałym skoku i średnicy 15 stóp (4,572 m) wykonane z brązu manganowego. Masa jednej śruby wynosiła 20,3 tony. Średnica wału napędowego wynosiła 28 1/2 cala (724 mm).

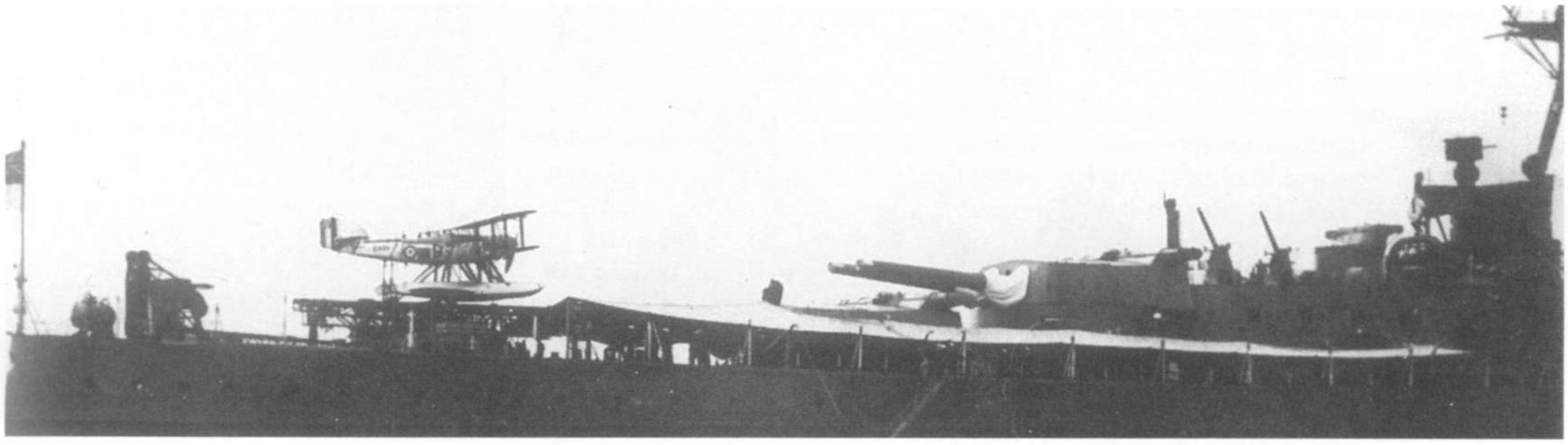
Projekt śrub przewidywał, że okręt będzie osiągał prędkość maksymalną przy 210 obrotach wału śrubowego na minutę. Podczas prób w lutym/marcu 1920 roku przy pełnej prędkości uzyskano 206 obrotów na minutę.

SIŁOWNIA

Kotłownie

Okręt posiadał cztery oddzielne pomieszczenia kotłowni. Każdy komin okrętu odprowadzał dym z dwóch kotłowni, przy czym odległość między jego wylotem a palnikami kotłów wynosiła ponad 30 m.

Każda z kotłowni mieściła po sześć kotłow trójwalczakowych opłomkowych typu Yarrow, z których każdy posiadał powierzchnię grzewczą 677,26 m^2. Kotły dostarczały parę o ciśnieniu 235 psi (1,62 MPa). Opłomki kotłów były proste, co wydatnie upraszczało proces ich czyszczenia po każdych 500 godzinach pracy.



Powyżej i poniżej: Dwa ujęcia rufy *Hooda* z jego wyposażeniem lotniczym w latach 1931 — 32.

Para do turbin była dostarczana dwoma głównymi przewodami parowymi i średnicy po 19 cali (482,6 mm), które biegły po obu burtach każdej kotłowni.

Kotły były zaopatrywane w wodę przez cztery główne i dwie rezerwowe pompy wodne firmy Weir. Woda do kotłów była podawana poprzez podgrzewacze z czterech głównych zbiorników wody kotłowej o pojemności po 30 ton, zlokalizowanych w siłowniach. Zbiorniki te z kolei były uzupełniane z dwóch zbiorników o pojemności po 109,8 ton, zlokalizowanych pod pomieszczeniami kotłowni.

Każdy z kotłów posiadał po osiem rozpylaczy paliwa, do których paliwo pod ciśnieniem podawały po cztery pompy paliwowe w każdej kotłowni, pobierające je ze zbiorników rozchodowych. Dwie z tych pomp, zlokalizowane w kotłowni "A" posiadały podwójną wydajność - 24 tony na godzinę - i służyły jako pompy transportowe paliwa ze zbiorników w dziobowej części okrętu. Paliwo przed podaniem do kotła było podgrzewane w podgrzewaczach paliwa w celu zmniejszenia jego lepkości. W każdej kotłowni zlokalizowano po sześć takich podgrzewaczy.

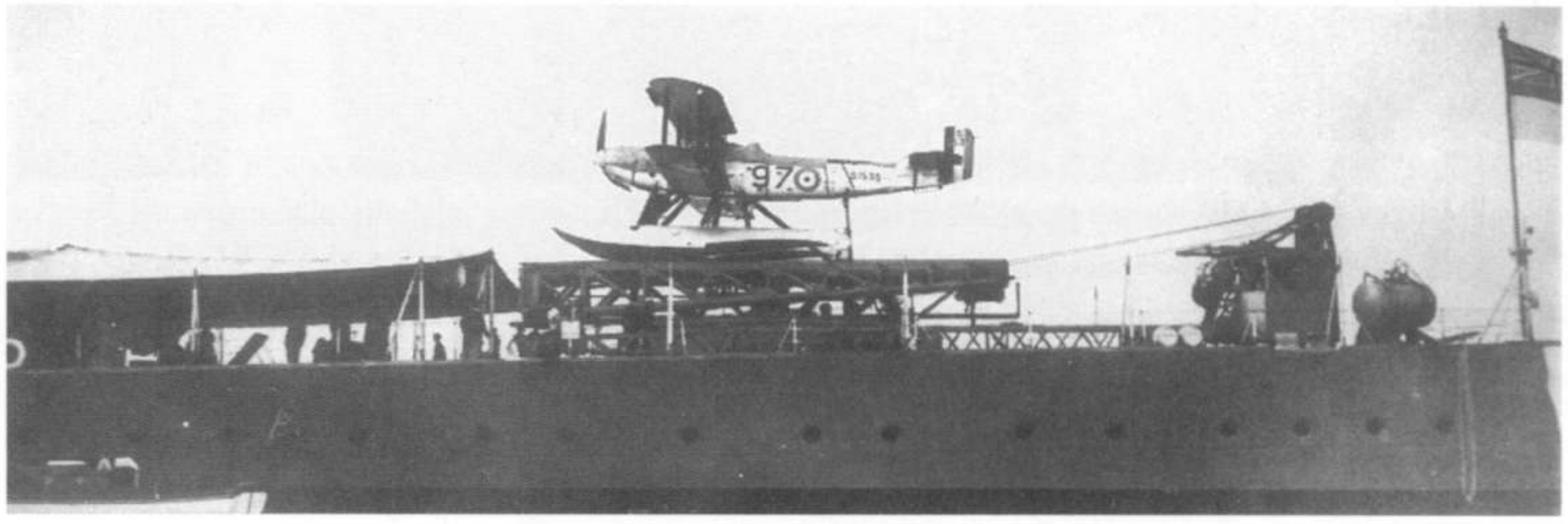
Maszynownie

Hood, jak wszystkie jednostki tej wielkości posiadał maszynownię turbinową z turbinami, których konstrukcję oparto na amerykańskich turbinach akcyjnych Curtisa. Na bazie nabytej przez Brytyjczyków licencji zostały one ulepszone w stoczni John Brown — stąd ich oznaczenie Brown Curtis. Używane do tej pory na większości brytyjskich okrętów turbiny reakcyjne Parsonsa były już nienowoczesne i mało efektywne. Na największych nowych okrętach liniowych stosowano już jednak turbiny Brown Curtis. Otrzymały je: ***Tiger***, a później jeszcze ***Valiant***, ***Barham***, ***Canada***, ***Renown*** i ***Repulse***.

Hood posiadał cztery zespoły turbin typu Brown Curtiss rozlokowane w trzech maszynowniach. W dziobowej maszynowni zgrupowano dwa zestawy turbin, napędzające dwa zewnętrzne wały śrubowe. Maszynownia środkowa zawierała jeden zespół turbin, który napędzał lewoburtowy wewnętrzny wał śrubowy, natomiast maszynownia rufowa — prawoburtowy wewnętrzny wał. Każdy zespół poruszał jeden wał przez jednostopniowe przekładnie redukcyjne, co było nowością na brytyjskich okrętach liniowych. Wprowadzenie tej okrętowej „skrzyni biegów" znacznie poprawiło sprawność siłowni.

W dziobowej maszynowni znajdowały się najbardziej rozbudowane zespoły turbin. Każdy z zespołów składał się z:

-kadłuba turbiny wysokociśnieniowej o prędkości obrotowej 1500 obr./min



Poniżej: Kolejne ujęcie rufy *Hooda* z października 1931 r. Widoczna katapulta i dźwig (oba złożone) i zbiornik paliwa lotniczego skonstruowany i ustawiony w taki sposób, aby można go było szybko wyrzucić za burtę.

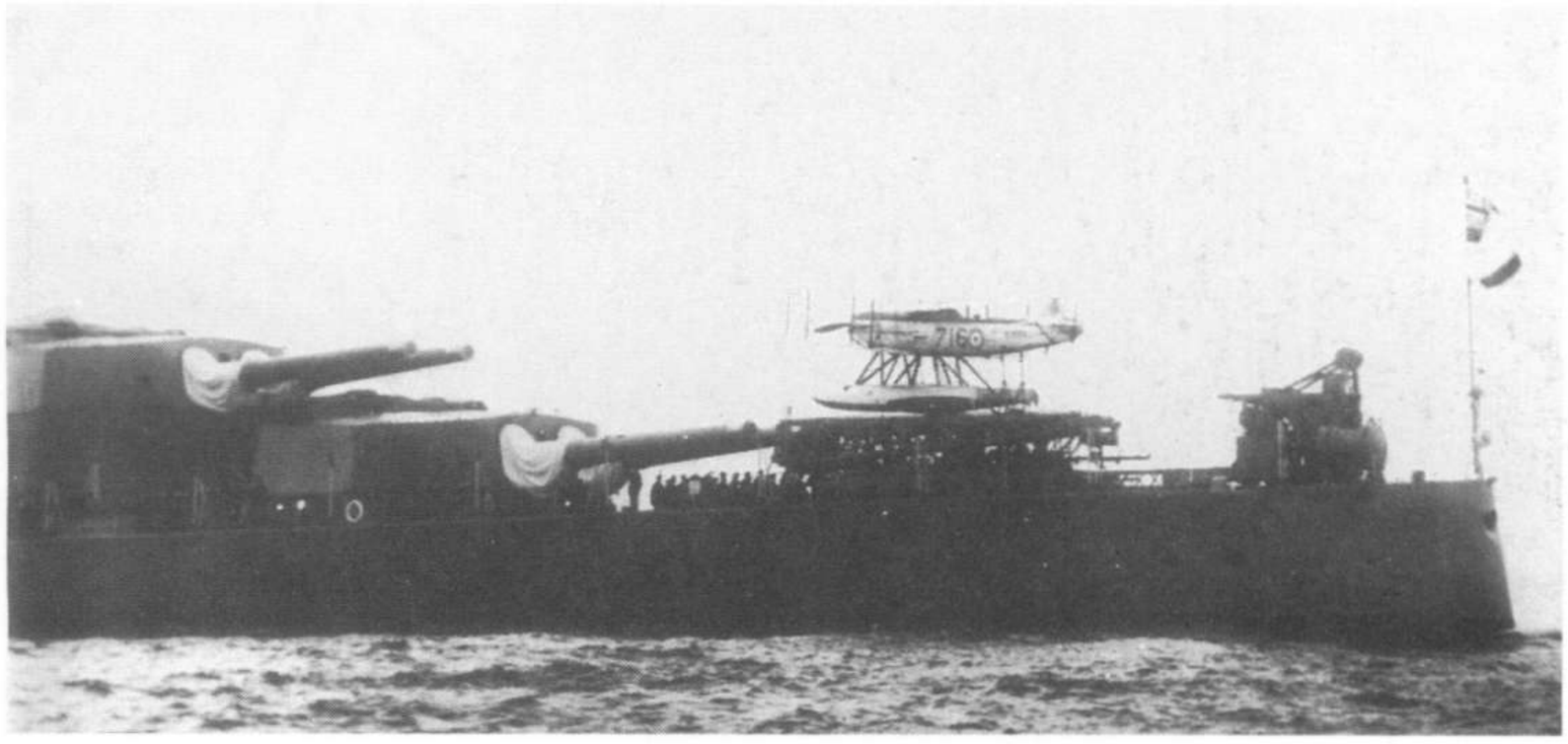
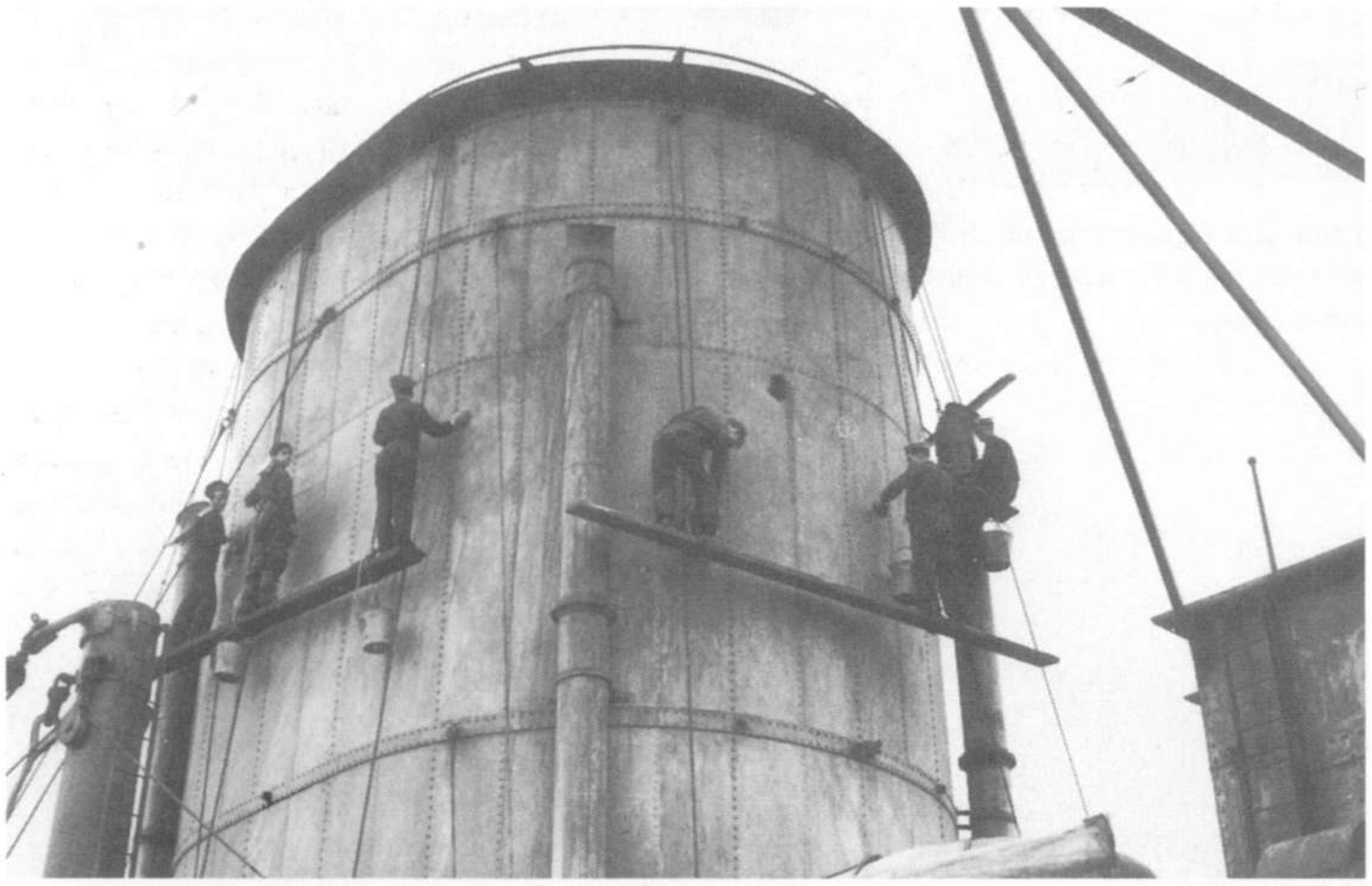


Tabela 6

CHARAKTERYSTYKA PRÓB PRĘDKOŚCI

Data	SHP	Prędkość	Obroty	Wyporność	Uwagi
marzec 1920 r.[a]	9103	13,5	80	42090	a. Próby przy pełnej wyporności;
	14630	15,6	93	41700	
	20050	17,2	103	41700	
	29080	20,4	124	41600	
	58020	25,2	154	41850	
	89010	27,8	176	42100	
	116150	29,7	191	42150	
	151280	32,1	207	42200	
8 marca 1920 r.	150473	31,8	205	-	
	144984[b]	31,4	202	-	b. Przez 3 godziny utrzymywano pełną moc;
22-23 marca 1920 r.[c]	8735	13,2	81	45000	c. Próby przy pełnym zanurzeniu
	14020	15,8	96	45000	
	24720	19,1	116	45000	
	40780	22	136	44600	
	69010	25,7	161	44600	
	112480	28,4	185	44600	
	150220	31,9	204	44600	

Powyżej: Stanowisko dalmierza przeciwlotniczego MK3 w akcji.
Poniżej: Konserwacja komina na krążowniku liniowym *Hood*.



- kadłuba turbiny mocy krążowniczej, której wirnik połączony był za pomocą sprzęgła z wałem turbiny wysokociśnieniowej
- kadłuba turbiny niskociśnieniowej o prędkości obrotowej 1100 obr./min i zblokowanego z nią skraplacza pary
- przekładni jednostopniowej z kołami walcowymi o zębach daszkowych, do której podłączono wały turbin: niskociśnieniowej i wysokociśnieniowej.

Na wirniku turbiny niskociśnieniowej osadzono dodatkowo stopień dla biegu wstecz.

Zespoły turbin w następnych siłowniach różniły się tym, że nie posiadały turbin mocy krążowniczej.

Wirnik turbiny wysokociśnieniowej posiadał 10 kół łopatkowych. Pierwsze dwa z nich (od strony wlotu pary) posiadały podwójne wieńce łopatkowe.

Wirnik turbiny niskociśnieniowej był ośmiostopniowy. Zblokowany z nim wirnik turbiny biegu wstecz był dwustopniowy ze stopniowaniem prędkości czynnika roboczego. Każdy ze stopni posiadał potrójny wieniec łopatkowy.

Wirnik turbiny mocy krążowniczej posiadał 4 akcyjne wieńce łopatkowe ze stopniowaniem prędkości. Pierwszy stopień posiadł trzy rzędy łopatek, a następne trzy po dwa.

Czopy łożyskowe i tarcze wirników były odkute ze stali o podwyższonej wytrzymałości. Łopatki turbin wykonane były z brązu fosforowego. Końce łopatek były spięte bandażami również z brązu fosforowego. Kanały dolotowe pary były żeliwne, natomiast łopatki kierownic ze stali z zawartością 3,5% niklu.

Korpusy (kadłuby) turbin były żeliwne.

Podczas marszu z prędkością krążowniczą para kierowana była najpierw do turbiny mocy krążowniczej, następnie odpracowywała w turbinie wysokociśnieniowej, skąd przechodziła do turbiny niskociśnieniowej. Turbina niskociśnieniowa posiadała bezpośrednio pod sobą skraplacz podciśnieniowy, w którym panowało ciśnienie 0,0075 MPa (7,5% próżni). W skraplaczu chłodzonym wodą morską następowało skroplenie pary, która była kierowana do kotła.

Podczas ruchu naprzód turbina biegu wstecz kręciła się jałowo z odciętym dopływem pary, powodując nieznaczne t.zw. straty wentylacyjne.

Podczas ruchu z maksymalnymi prędkościami turbiny mocy krążowniczej były odłączane a para o pełnych parametrach była kierowana do turbin wysokociśnieniowych wszystkich zespołów.

Każdy skraplacz posiadał powierzchnię wymiany ciepła 2267 m^2. Składał się on z 12.144 cienkościennych rurek o średnicy zewnętrznej 15,9 mm i długości 3,75 m. Masa skraplacza wraz z czynnikami (wodą/parą i wodą morską) wynosiła około 70 ton.

Dla zaopatrywania kotłów w wodę zamontowano na okręcie w dwóch tylnych siłowniach po trzy wyparowniki wody morskiej o wydajności po 80 ton wody słodkiej na dobę. Po dwa z nich służyły do zaopatrywania kotłów w wodę a pozostałe wytwarzały wodę słodką do celów pomocniczych.

Każdy zespół maszyn posiadał na linii wałów łożysko oporowe typu Mitchella, zlokalizowane tuż za przejściem wału przez gródź. Było ono pierwszym łożyskiem linii wałów za przekładnią turbin.

Maszynownia pomocnicza

Do wytwarzania energii elektrycznej służyło osiem prądnic o mocy 200 kW. Cztery z nich były napędzane parowymi maszynami dwucylindrowymi tłokowymi podwójnego działania, dwie przez turbiny parowe a dwie ostatnie przez silniki wysokoprężne. Prądnice wytwarzały prąd stały o napięciu 220 V. Rozdział energii elektrycznej sterowany był z głównej tablicy rozdzielczej, zlokalizowanej na dolnym pokładzie. Prądnice mogły również wytwarzać prąd przemienny o napięciu 135 V, który następnie był kierowany poprzez transformatory do napędu różnego rodzaju pomp.

Maszyna sterowa

Napęd steru realizowany był przez dwie trzycylindrowe tłokowe maszyny parowe, zlokalizowane w rufowej maszynowni. Do napędu maszyny sterowej wystarczała jedna maszyna parowa, druga służyła jako rezerwa.

W sytuacjach awaryjnych przewidziano sterowanie przy pomocy elektrohydraulicznego silnika o zmiennej prędkości obrotowej, konstrukcji firmy Williams Janney. Podobne silniki były wykorzystywane do napędu żurawików łodziowych, rufowego kabestanu i wind o zmiennej prędkości wybierania liny.

Modernizacje i przebudowy *Hooda*

Po wejściu do służby 9 stycznia 1920 r. - 16 lutego 1920 r. ***Hood*** nie został w pełni wyposażony. Na szczycie nadbudówki do tej pory nie miał zainstalowanych dalocelowników. Ponadto miał zainstalowany tylko fokmaszt bez trójnożnego masztu. Pomiędzy kominami, za masztem głównym umieszczono reflektory.

Wczasie prób morskich w marcu 1920 roku obniżono główną bramstengę. Na wieży „B" i „Y" podczas końcowego wyposażania okrętu w Rosyth zainstalowano platformy startowe.

Podczas modernizacji w dniach 20-25 maja oraz 7 września - 8 października 1920 r., przeprowadzonej w Rosyth skupiono się głównie nad zainstalowaniem dodatkowego rufowego pomostu reflektorowego. Pomost kompasowy podniesiono o 5 stóp (1,524 m.) Część dachu pomostu usunięto. Dodatkowo, po jego lewej stronie umieszczono stół nawigacyjny. Ponadto przebudowano część dziobową pomostu obejmującą pomieszczenia dowódcy oraz sygnalistów.

Kolejna modernizacja przeprowadzona w dniach 6 grudnia 1920 r. - 6 stycznia 1921 r. w Devonport oraz następna pomiędzy czerwcem a lipcem 1921 r. przeprowadzona w Rosyth doprowadziła m.in. do

zabudowy pomostu dowodzenia (pomost kompasowy wyposażono w dodatkowe okna i dach). W okolicach masztu głównego umieszczono 30 stopowy gig i 32 stopową galerę. Repetytor żyrokompasu na dachu mostku dziobowego wymieniono na 8 stopowy dalmierz nawigacyjny. Na okręcie rozmieszczono duże tratwy ratunkowe, które zostały ulokowane z przodu wieży znajdującej się pomiędzy kominem oraz z przodu rufowego stanowiska dowodzenia. Na poszerzonym pomoście masztu dziobowego zainstalowano dalmierz torpedowy.

Pomiędzy 18 sierpnia a 27 listopada 1923 roku, podczas przygotowania do odbycia rejsu dookoła świata w Devonport wzniesiono wieżę radiową na szczycie rufowego stanowiska dowodzenia.

Podczas remontu w Rosyth i Devonport przeprowadzonego w okresie październik - grudzień 1924 roku m.in. obniżono bramstengę grotmasztu.

W trakcie przebudowy okrętu, przeprowadzonej w Portsmouth pomiędzy 17 maja (wg. innych źródeł podaje się datę 3 czerwca) 1929 r. a 28 maja 1931 r. zainstalowano system kierowania ogniem plot. HACS (High Angle Control System) typu Mk I razem z dalocelownikiem na rufowym pomoście reflektorowym w miejscu dotychczasowych dalmierzy przeciwlotniczych oraz zainstalowano HACP (High Angle Control Position) poniżej pomostu kontrolnego reflektorów.

Na pokładzie rufowym od strony wieży „Y" umieszczono katapultę wraz z dużym dźwigiem i 300 galonowym zbiornikiem na paliwo lotnicze. W skład wyposażenia lotniczego wchodziły 2 wodnosamoloty Fairey III F. Rozbudowano z każdej strony pomost nawigacyjny znajdujący się na pomoście dziobowym. Na szczycie pomostu dowodzenia umieszczono dalmierz oraz dwa małe stanowiska obserwacyjne. Pomiędzy kominami w okolicach 32 stopowego kutra umieszczono jeden obok drugiego dwa 8 lufowe 40 mm działa przeciwlotnicze (pom-pom) typu Mk V. W okolicach średniej artylerii umieszczono dwa 32 stopowe kutry. Za częścią pomostu nadbudówki, w okolicach stanowiska wieży obserwacyjnej dodano dwie duże tratwy. Z wieży „X" usunięto platformę startową, natomiast zachowano ją na wieży „B". Na pomoście sygnałowym dodano trały.

Podczas prób morskich przy dużych predkościach przeprowadzonych w pierwszej połowie 1931 roku zauważono, że wydobywający się dym z komina powodował zadymianie dalocelowników kierujących ogniem pom-pomów, konsekwencją tego było przesunięcie ich w inne miejsce. Zwiększenie prędkości głównych maszyn powyżej 140 obrotów na minutę powodowało zakłócenia pracy dalmierzy.

Podczas modernizacji pomiędzy 21 marca a 20 czerwca 1932 r. dokonanej w Portsmouth z pokładu rufowego usunięto katapultę wraz z urządzeniami.

Modernizacja przeprowadzona od 31 marca do 10 maja 1933 roku w Portsmouth pociągnęła za sobą zamontowanie na końcu dziobowego pokładu sygnałowego dwóch poczwórnych karabinów maszynowych kalibru 0,5 cala (12,7 mm).

We wrześniu 1933 r, w Portsmouth zamontowano dwa dodatkowe karabiny maszynowe Vickersa kal. 12,7 mm na końcu pomostu sygnałowego. Z wieży „B" usunięto platformę startową dla samolotów. Łodzie okrętowe przesunięto do tyłu.

W trakcie modernizacji przeprowadzonej w Portsmouth w okresie sierpień - 5 września 1934 r. dalocelownik pom-pomów przesunięto na nową pozycję. Do tej pory był on zasłaniany przez 12 stopowy dalmierz kierujący ogniem artylerii 5,5 calowej.

Podczas naprawy od 1 kwietnia do 13 maja 1935 roku prawdopodobnie w Giblartarze zainstalowano drugi dalocelownik kierujący ogniem pom-pomów.

Pomiędzy 23 czerwca a 10 października 1936 roku, podczas naprawy w Portsmouth dalocelowniki pom-pomów przesunięto w nowe miejsce, w rogu mostku dziobowego. Powyżej pomostu kompasowego zainstalowano stanowisko obrony przeciwlotniczej.

Krążownik liniowy ***Hood*** przeszedł w tym czasie kolejne próby morskie, które miały za zadanie określenie stopnia zadymiania dalocelowników pom-pomów w nowym miejscu. W 1937 roku zasugerowano wykonanie modelu pomostu bojowego ***King Georga V*** i ***Renowna*** i umieszczenie go na modelu *Hooda* w celu poddania go testom w tunelu aerodynamicznym. Niestety próby te nigdy nie zostały urzeczywistnione.

Modernizacja wykonana pomiędzy 8 listopada a 16 grudnia 1937 roku na Malcie spowodowała usunięcie rufowego stanowiska kierowania strzelaniem torpedowym. Na pomostach, za główną nadbudówką zamontowano dwa poczwórne karabiny maszynowe 0,5 cala typu Mk III. W okolicach śródokręcia, na pokładzie ochronnym zainstalowano dwa pojedyncze działa 4 calowe typu Mk IV. Usunięto podwodne wyrzutnie torpedowe a pomieszczenie przebudowano później na HACP (High Angle Control Position). Za dalmierzem pomiędzy nogami masztu trójnożnego umieszczono dodatkowy pomost — platformę obserwacyjną. Za mostkiem dziobowym dobudowano dwa pomosty. Z przodu podniesiono rufowy pomost dowodzenia. Z przodu rufowego stanowiska dowodzenia na pomoście umieszczono pod koniec 1937 roku dodatkowo jedną 8 lufową 40 mm baterię pom-pomów. Po każdej stronie rufowego stanowiska dowodzenia dodano po jednym karabinie maszynowym 0,5 cala.

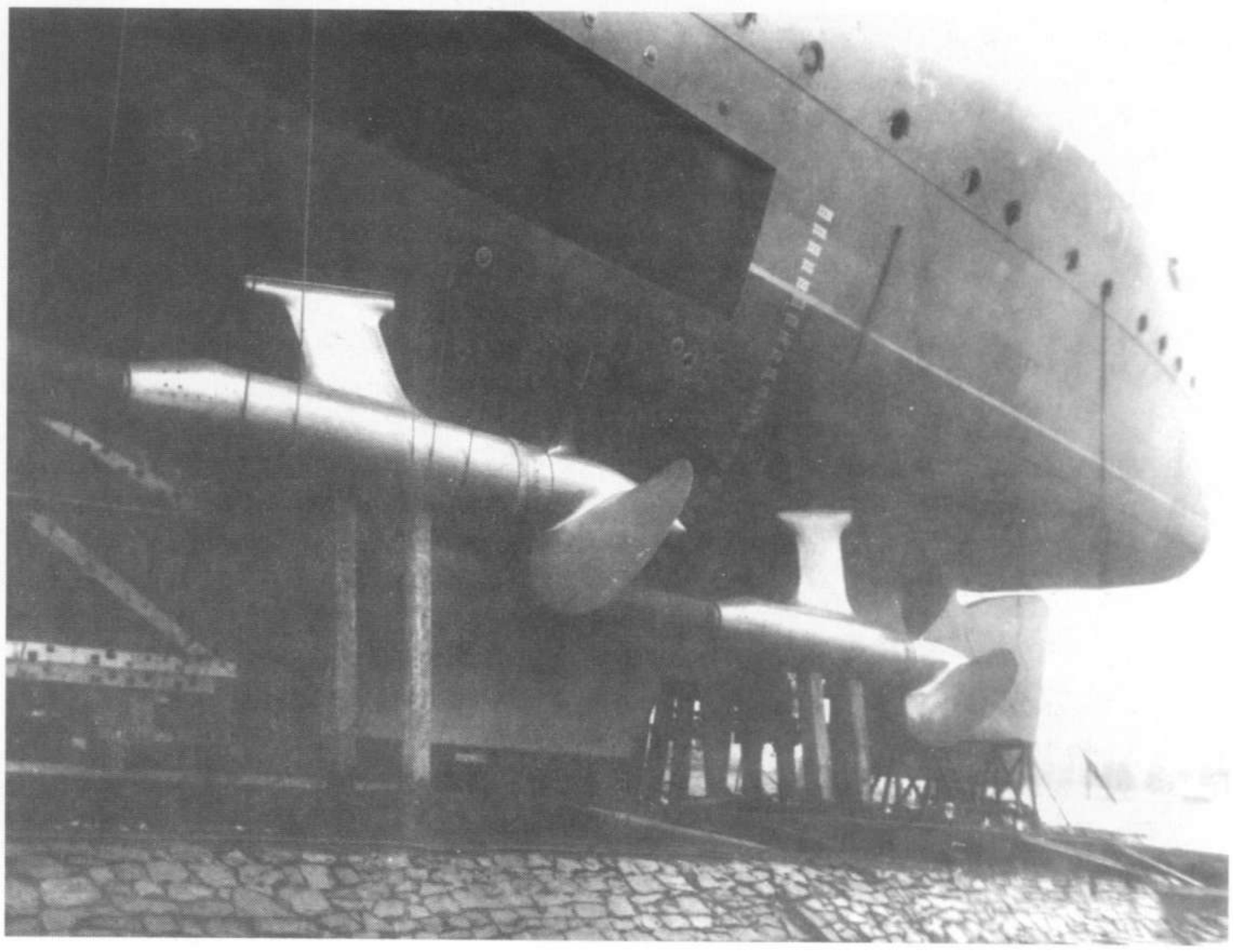
Pomiędzy 16 maja a 22 czerwca 1938 roku, podczas naprawy przeprowadzonej na Malcie na nadbudówce zamontowano dalocelownik typu MK II do kierowania ogniem pom-pomów.

24 listopada 1938 roku ***Hood*** był dokowany w doku Admiralicji numer 8, gdzie przeprowadzono pełną kontrolę zdatności okrętu do żeglugi. Było to związane ze znajdowanymi śladami wody w otwartych bąblach i zbiornikach rezerwowej pływalności. Wymieniono obluzowane nity oraz dodano nity doszczelniające.

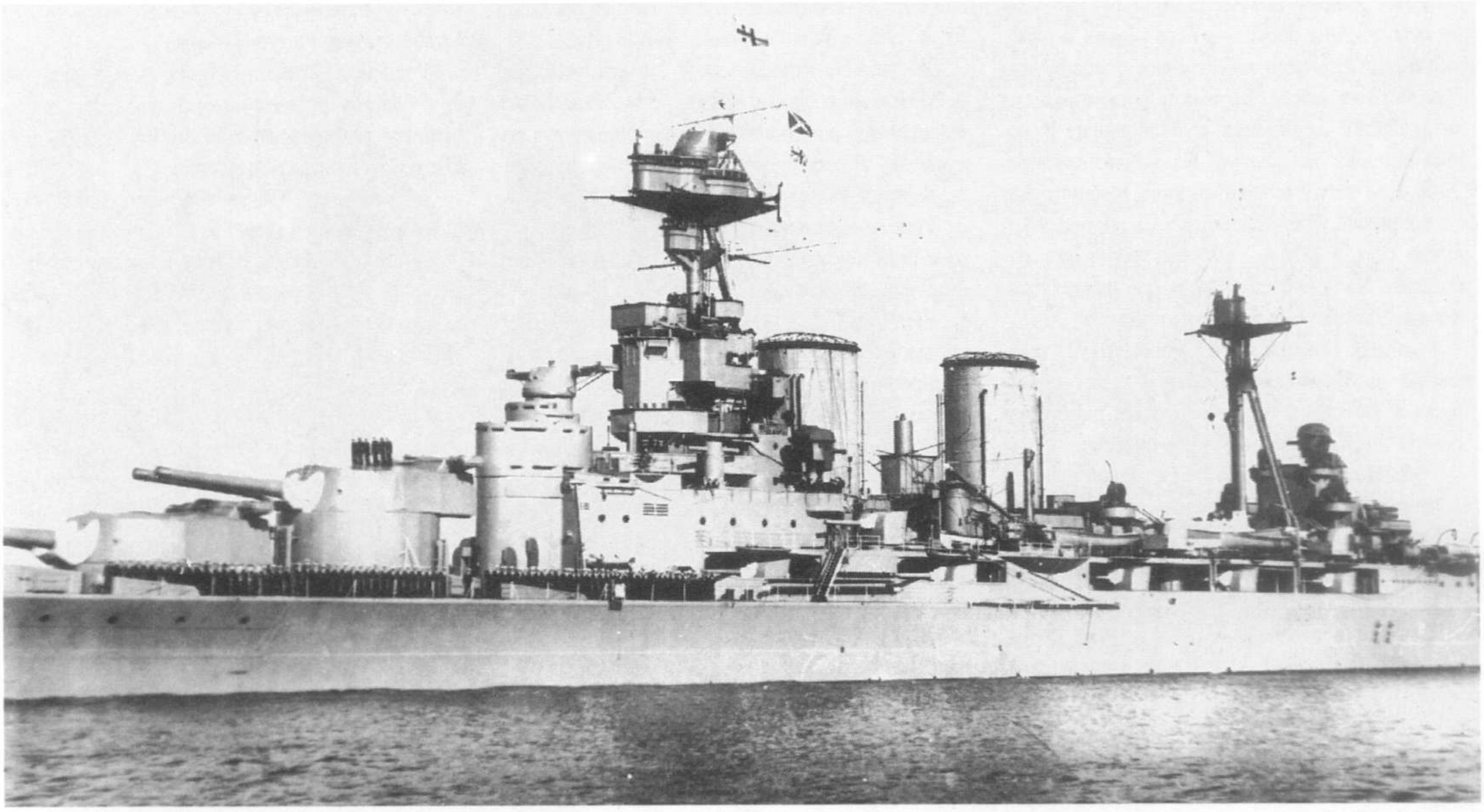
Podczas modernizacji wykonanej pomiędzy lutym a sierpniem 1939 r. z pokładu rufowego pomiędzy drugim kominem a masztem głównym usunięto cztery 4 calowe pojedyncze działa typu Mk IV a w ich miejsce przywrócono cztery podwójne 4 calowe wieże typu Mk XIX. Dalocelownik dla 2 funtowych dział umieszczono za rufowym stanowiskiem dowodzenia. Na pokładzie sygnałowym dodano dwa dalocelowniki typu Mk III (HACS), po jednym na każdej stronie. Pomiędzy skrzydłami mostku dziobowego a powiększonym pomostem kompasowym dodano opancerzenie. Zmieniono boki pokładu na szczycie pomostu kompasowego zwiększając ich powierzchnię. Między reflektorami a drugim kominem dodano pokładówkę.

W trakcie modernizacji w Devonport (wg. innych źródeł w Plymuth) w okresie 29 marca - 27 maja 1940 roku usunięto z okrętu wszystkie 5,5 calowe działa. Dodano trzy 4 calowe podwójne wieże działowe — jedną na samym końcu pokładu rufowego z przodu pomostu 2 funtowych dział oraz po jednej na każdej stronie pomostu 2 funtowych dział w ich końcu. Ponadto dodano pięć wyrzutni rakietowych pocisków przeciwlotniczych — jedną na szczycie wieży działowej „B", dwie na pokładzie rufowym w miejsce 5,5 calowych dział, dwie na miejsca wcześniejszych dział 4 calowych. Dodano tratwy ratunkowe*.

Podczas modernizacji, dokonanej w Rosyth w dniach 16 stycznia - 15 marca 1941 roku, zainsta-



Śruby i ster *Hooda*.



***Hood* — sierpień 1939 r.**

lowano radar typu 284 dla prowadzenia ognia głównej artylerii. Ponadto usunięto kabinę radiową z masztu głównego.

Modernizacje ***Hooda*** miały charakter doraźny i nie wiązały się z jakąś radykalniejszą poprawą jego właściwości, a zwłaszcza opancerzenia.

W marcu 1939 r. pierwszy lord morski wydał taką oto opinię: "Jeśli ten okręt ma służyć następne 15 lat**, co zresztą jest możliwe, to jest oczywiste, że będzie musiał przejść gruntowny remont maszyn i jeśli ta wielka rzecz nie zostanie zrobiona, będzie powód do wiecznego żalu". Była to prawda. ***Hood*** prowadził daleko intensywniejszą służbę niż inne okręty, co przede wszystkim odbiło się na stanie jego siłowni. W zasadzie wymiany wymagały wszystkie kotły, a także łopatki turbin. Co gorsza, ciągłe zmiany w wyposażeniu oraz zwiększenie pojemności zbiorników paliwa przeciążyły okręt, który - w pełni wyposażony - wypierał w 1939 r. 48650 t. Na dodatek kadłub utracił trym, zanurzając się 70 cm przez dziób i wynurzając rufę o 15 cm. W takim stanie zużyte maszyny musiały pokonywać dodatkowy opór wody i dawna prędkość 31 węzłów była już tylko wspomnieniem. Osiąganie 28 węzłów było dla okrętu sukcesem, utrzymywanie zaś tej prędkości przez dłuższy czas groziło poważną awarią siłowni.

Poważny problem stanowiło także mierne zabezpieczenie pokładów ***Hooda***. Kilka poziomów niezbyt grubej stali wzbudzało dużo obaw już w 1920 r. W dwadzieścia lat później, gdy zasięg skutecznego ognia okrętów znacznie się zwiększył, a na dodatek pojawiło się niebezpieczeństwo w postaci samolotu bombowego, nowoczesny okręt musiał mieć pokłady chronione przez skuteczny pancerz. Już w 1927 r. konstruktor floty podniósł sprawę pokrycia pokładów ***Hooda*** pancerzem. Okręt był jednak zbyt przeciążony, by można było tego dokonać bez znacznej przebudowy, a na taką przebudowę znowu nie było pieniędzy.

Zmiany wymagała też cała bryła pomostu bojowego, który nie zapewniał obsłudze i oficerom ani dobrej widoczności, ani komfortu, nie mówiąc już o zbyt małej powierzchni dla coraz większej liczby urządzeń kierowania ogniem i środków łączności.

Przestarzała była artyleria średnia ***Hooda***, a jego uzbrojenie przeciwlotnicze niewystarczające. We wrześniu 1939 r. składało się ono z 4 podwójnych dział 102 mm, jednego 8-lufowego pom-pomu oraz dwóch 4-lufowych karabinów maszynowych. Po zdjęciu katapulty w 1932 r. ***Hood*** był też jedynym we flocie okrętem liniowym nie posiadającym pokładowego samolotu rozpoznawczego.

Admiralicja zdecydowała się w końcu na przebudowę swego najpiękniejszego okrętu. Miało to nastąpić po ukończeniu remontu pancernika ***Queen Elizabeth***, a więc w 1942 r. Zakres przewidywanych robót był imponujący. Całkowitej wymianie miały ulec maszyny i działa artylerii średniej. Okręt miał być wyposażony w katapultę na śródokręciu, nowy, zamknięty pomost bojowy, a także w dodatkową artylerię przeciwlotniczą. Przewidywano zdjęcie 127 mm pancerza burtowego, co pozwoliłoby na wyposażenie ***Hooda*** w pancerz pokładów. Zdemontowaniu miały ulec wszystkie wyrzutnie torpedowe. Okręt miał też otrzymać nowy pokład rufówki, zrównany z pokładem dziobowym.

Przeprowadzenie tych zamierzeń z całą pewnością umożliwiłoby utrzymywanie okrętu w jego pokojowych funkcjach przez kilkanaście kolejnych lat. Wybuch wojny zniweczył te plany. ***Hood*** był zbyt potrzebny, by go można było wycofać na kilka lat ze służby, z innej strony jego potencjalne możliwości nie były aż tak cenne, by ludzie i środki przeznaczone na jego modernizację obciążały budowę o wiele bardziej potrzebnych jednostek. Wskutek tego ***Hood*** wyruszył na wojnę będąc technicznie niczym więcej, niż krążownikiem liniowym z I wojny światowej, ze słabym pancerzem, nikłym uzbrojeniem przeciwlotniczym i zużytą siłownią. Jedyną rzeczą, jaką okręt mógł się jeszcze szczycić, była wyprzedzająca go wszędzie fama "potężnego ***Hooda***". Ta jednak nie była w stanie powstrzymać nieprzyjacielskich pocisków.

PRZYPISY DO OPISU TECHNICZNEGO

*Ponadto zatwierdzono następujące zmiany:
Instalacja radaru typu 285 do kierowania ogniem dział 4 calowych.
Instalacja radaru typu 282 do prowadzenia ognia dział przeciwlotniczych.
Instalacja radaru typu 279 do ostrzegania powietrznego.
Nie wiadomo czy zostały one zrealizowane.

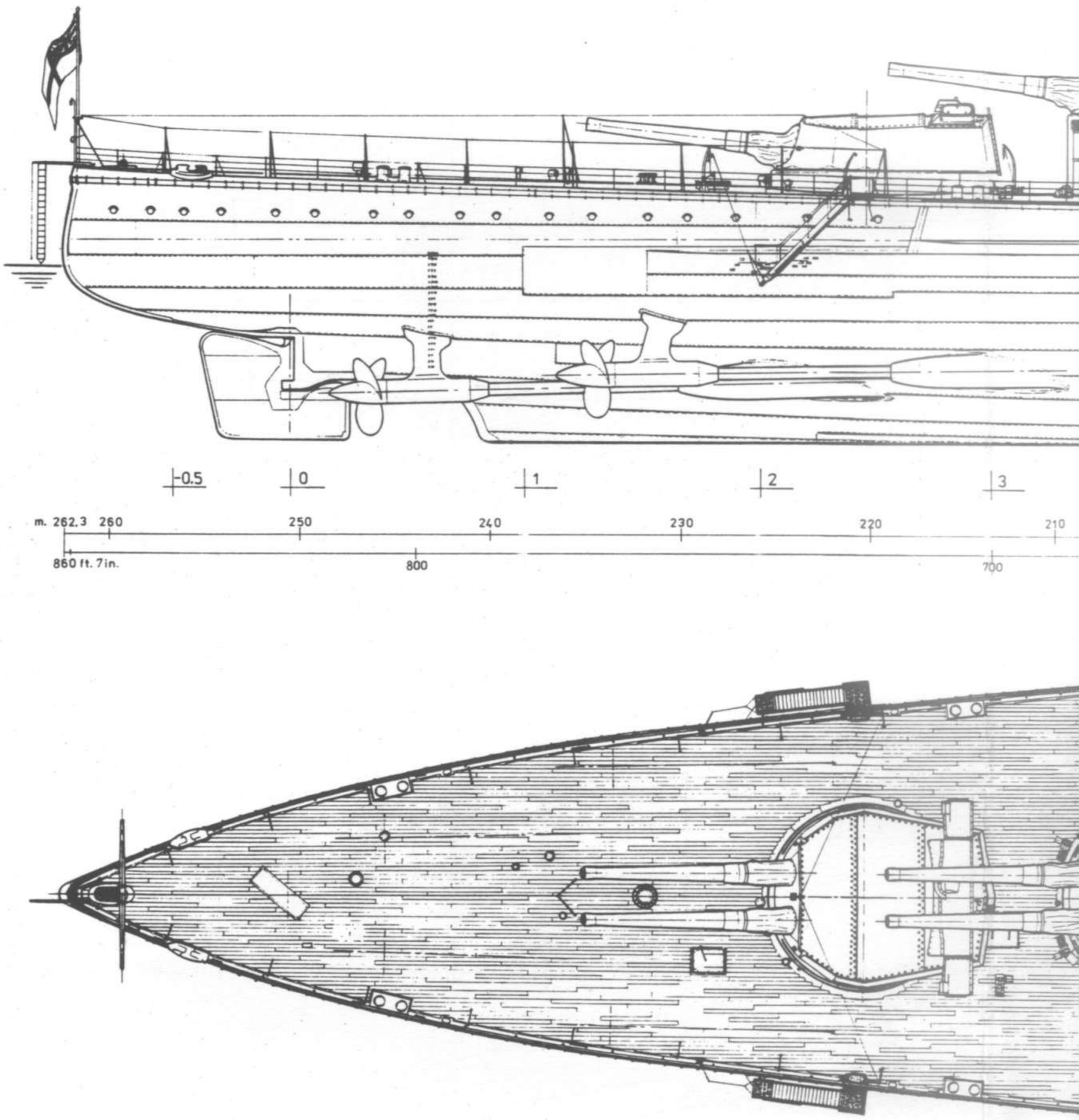
W kilku międzywojennych wydaniach angielskiego rocznika flot Jane's Fighting Ships pojawiła się informacja, iż ***Hood* zostanie wycofany ze służby w 1941 r. Gdyby okazało się to prawdą, okręt opuściłby flotę będąc jednostką o wiele nowszą od większości angielskich okrętów liniowych, nie wspominając już okrętów liniowych innych państw. Trudno dziś powiedzieć skąd autorzy rocznika czerpią te informacje. Sygnalizowały one niezaprzeczalny fakt, iż potężny ***Hood*** (Mighty ***Hood***), jak go zwano we flocie, stawał się potężny li tylko z nazwy. Jego nieszczęście polegało na tym, że zbyt szybko go zbudowano i nie było czasu na wprowadzenie na nim wszystkich zmian wynikających z doświadczeń ostatniej wojny. Jednocześnie był on nowszy od 12 innych angielskich pancerników. Z tego też powodu borykająca się z budżetem admiralicja brytyjska ciągle umieszczała ***Hooda*** na szarym końcu listy jednostek wymagających modernizacji. W raporcie komisji przygotowującej wielką przebudowę okrętów liniowych w latach trzydziestych można znaleźć takie zdanie: ***Hood*** i ***Renown*** mają najlepiej opancerzone pokłady ... i wydatek na wyposażenie tych okrętów w pancerz odpowiadający przyjętemu standardowi (odporność na nurkujący pocisk 381 mm z odległości 24 tysięcy yardów) nie może być usprawiedliwiony".

Hood — wygląd okrętu w latach 1931—1932.

H.M.S.
HOO

Flagship of Battlecruise

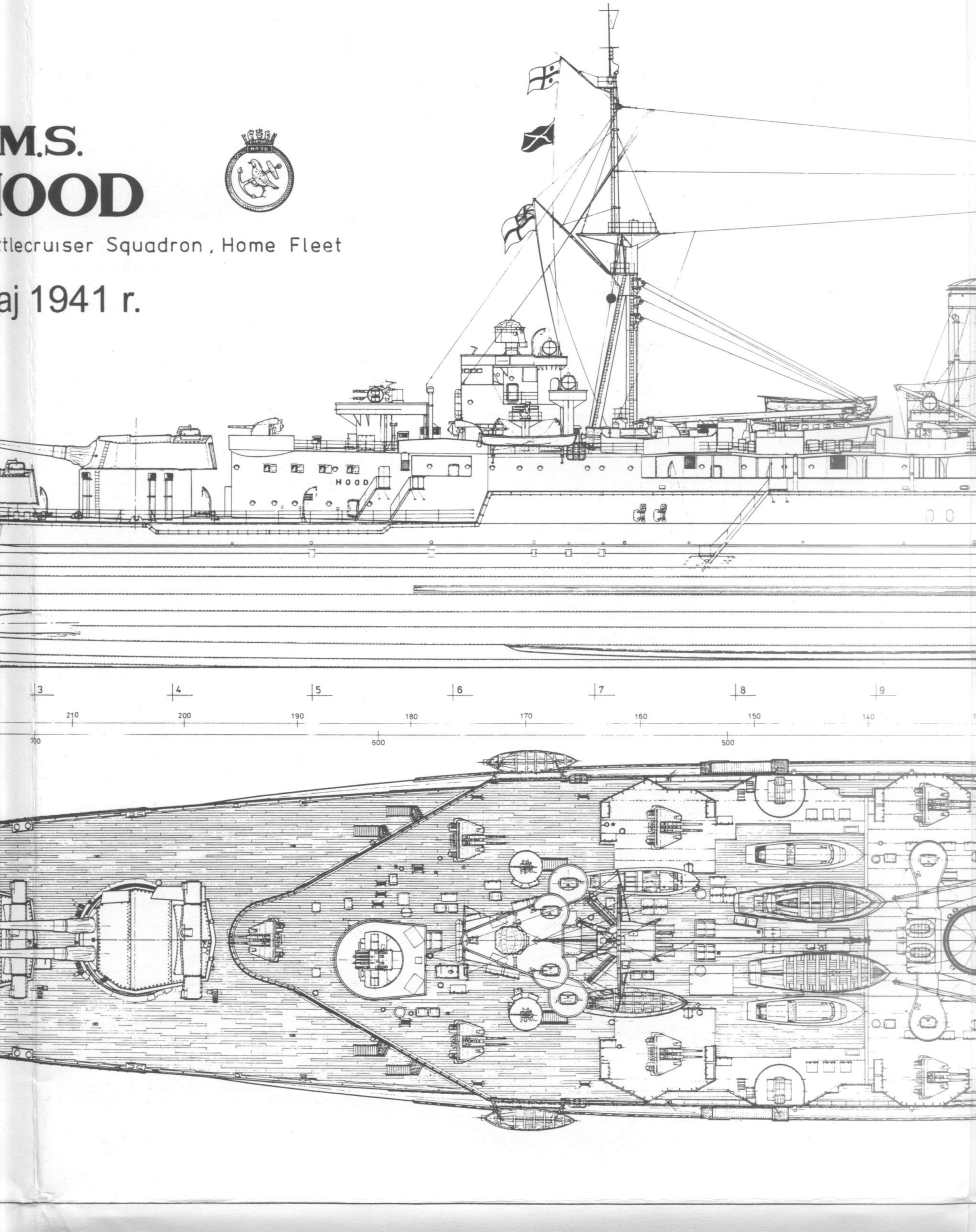
maj 194



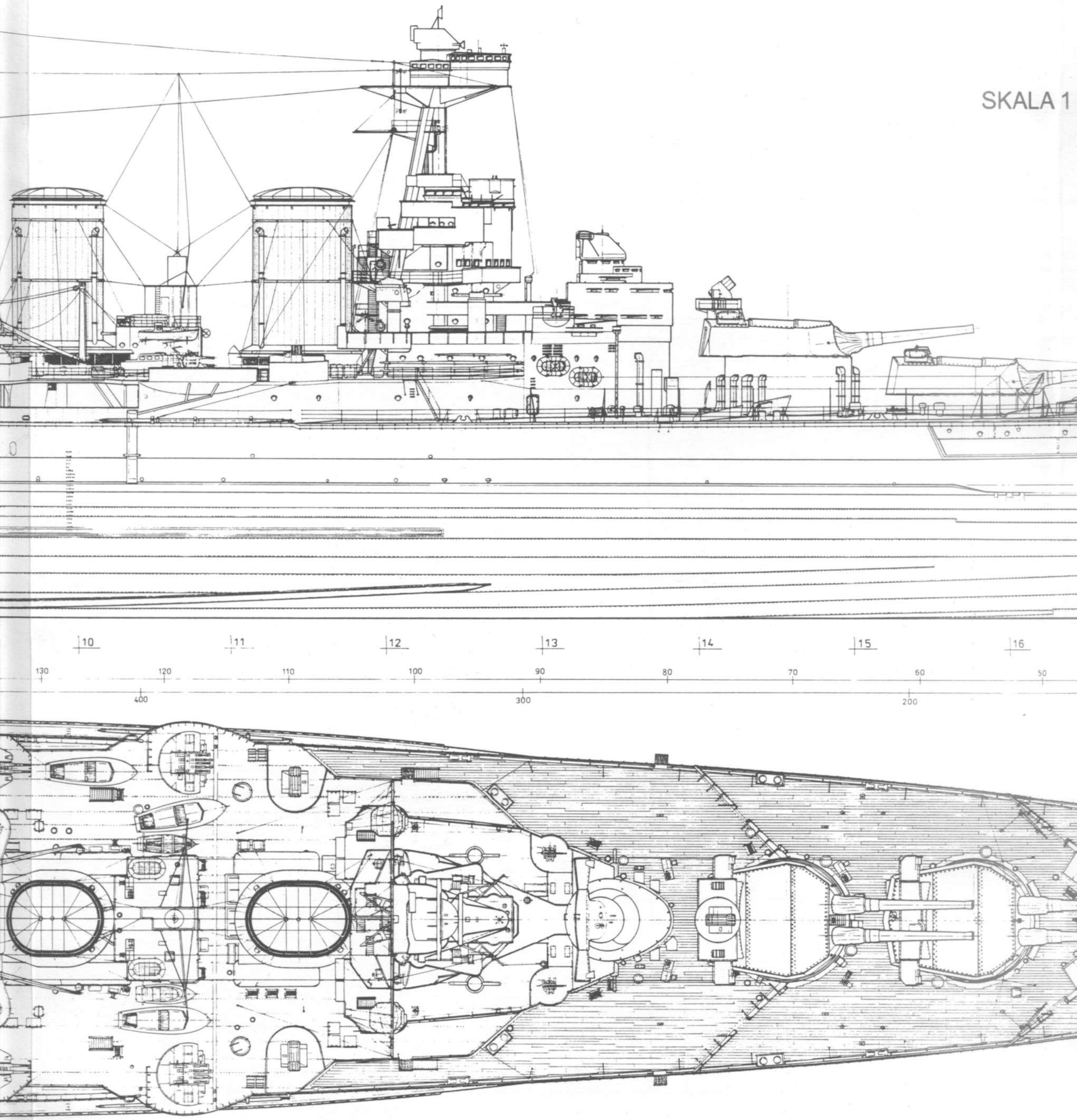
M.S.
HOOD

ttlecruiser Squadron, Home Fleet

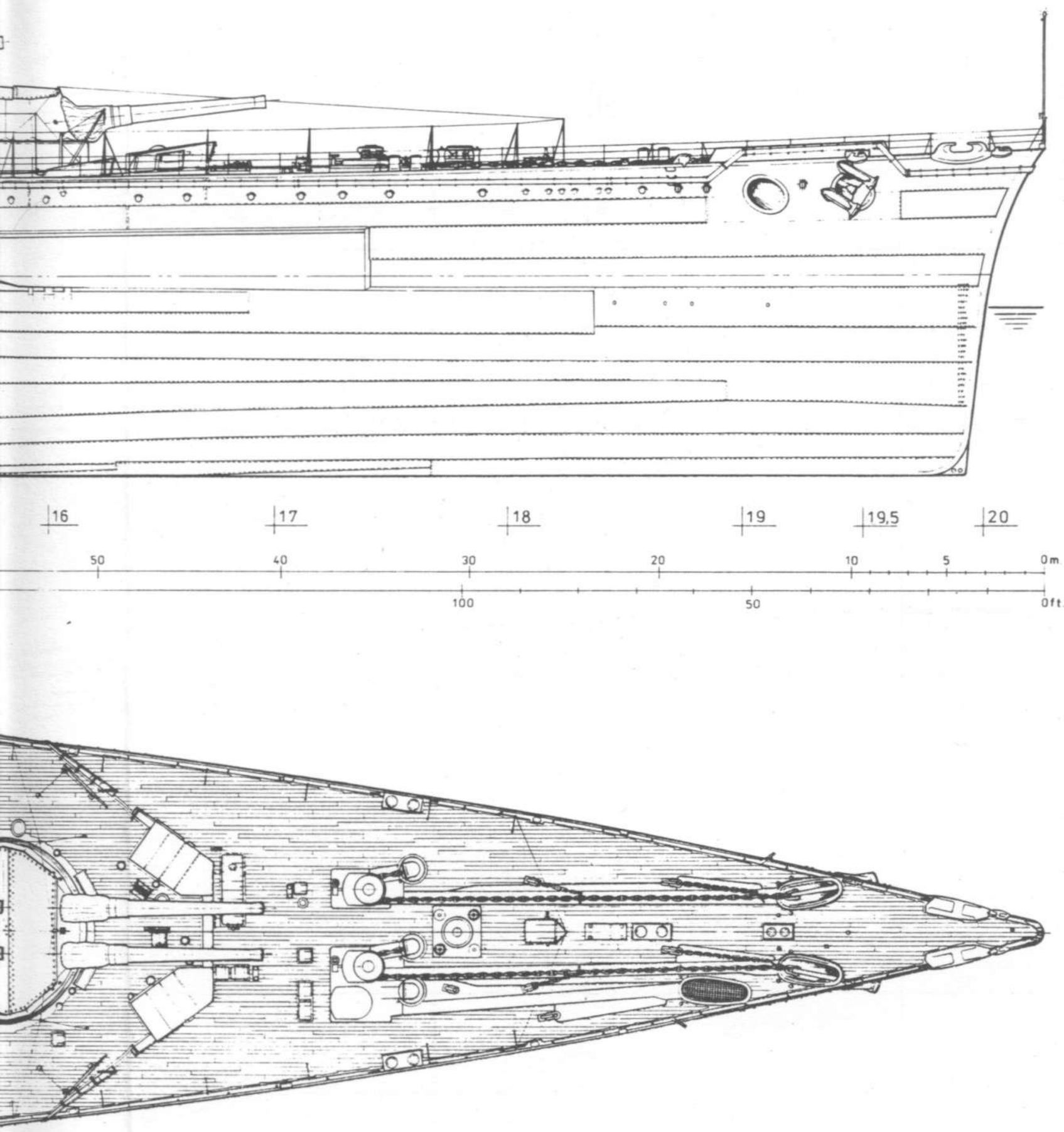
aj 1941 r.



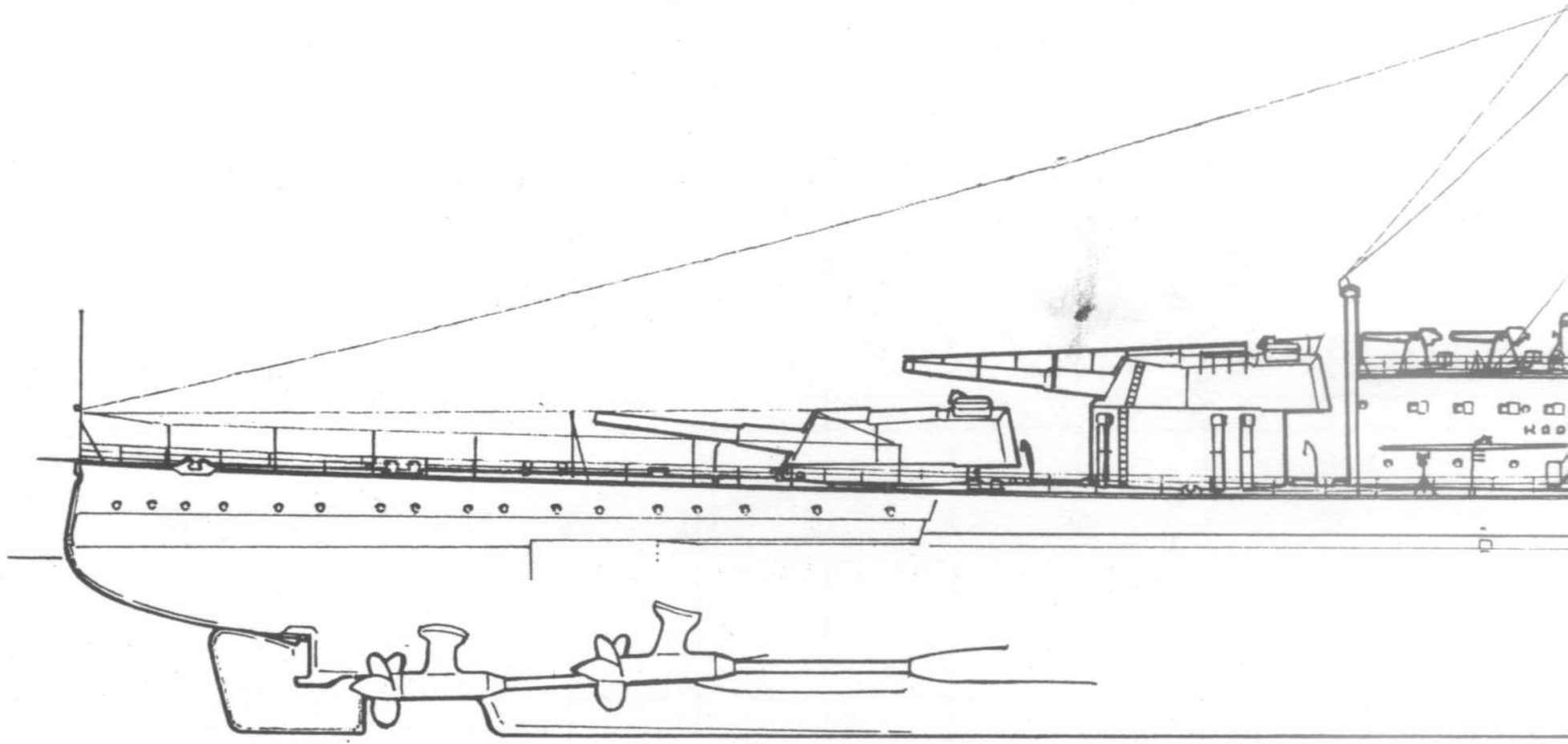
SKALA 1

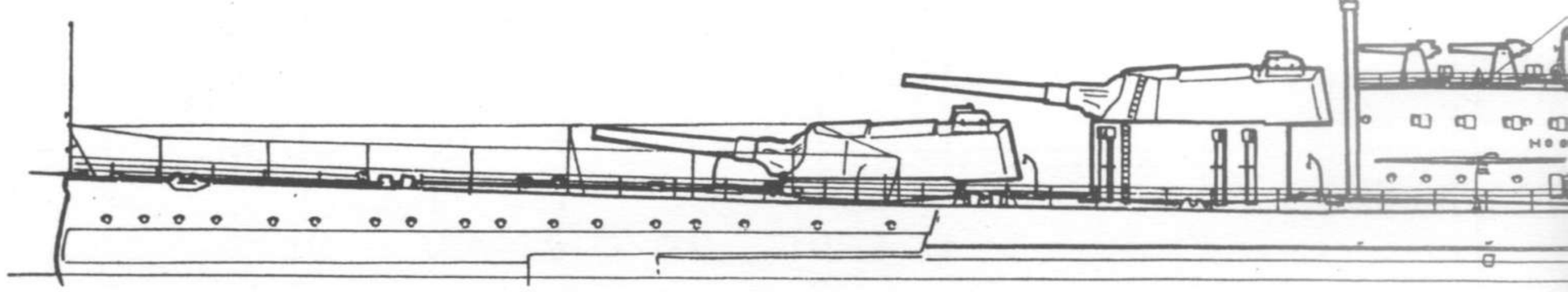


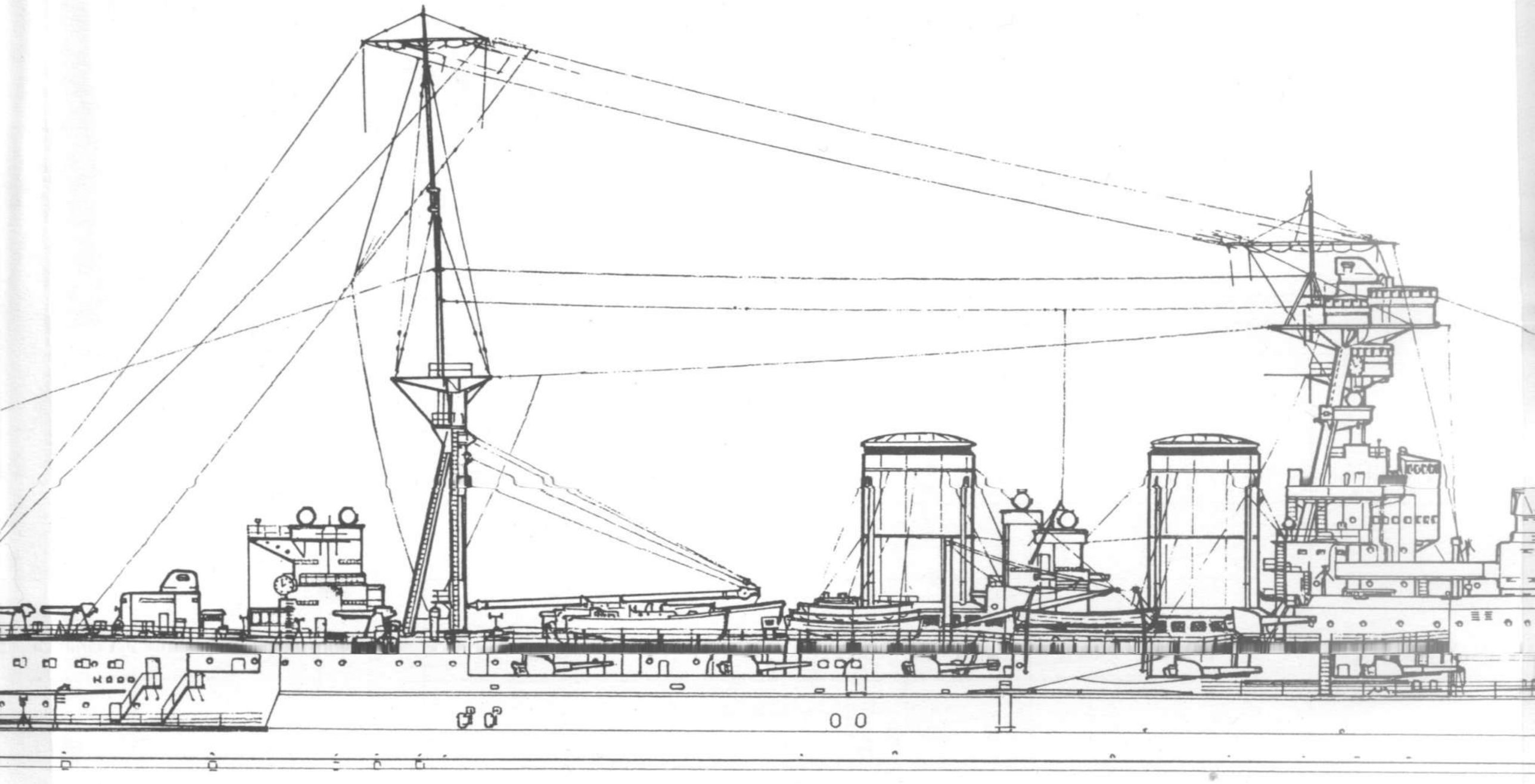
SKALA 1 : 400

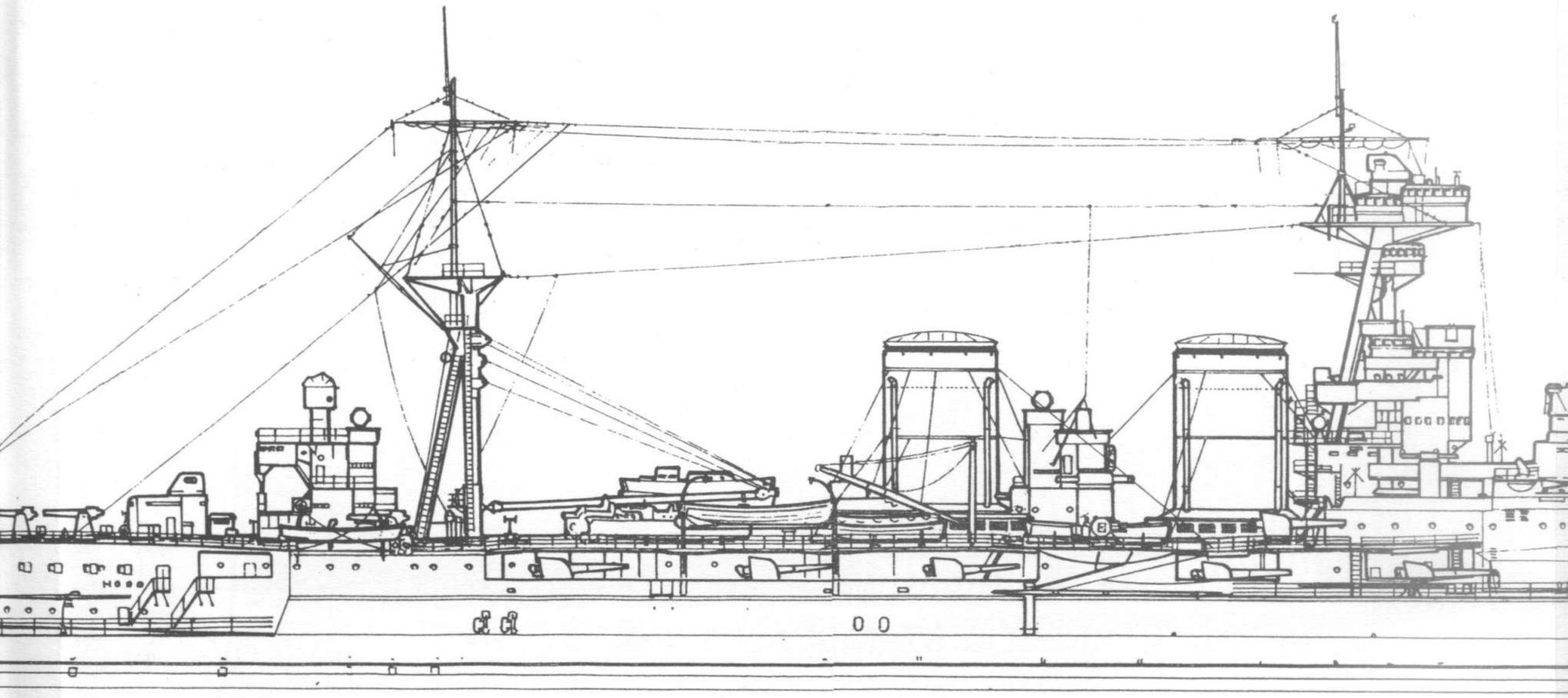


H.M.S HOOD

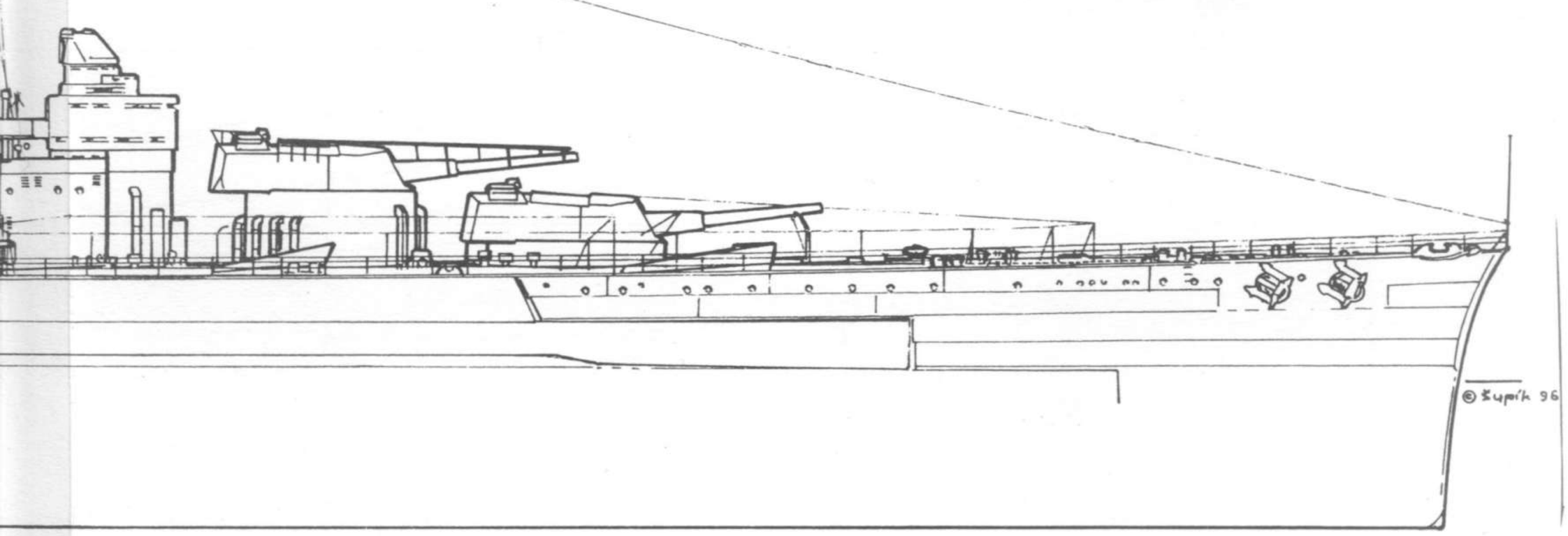








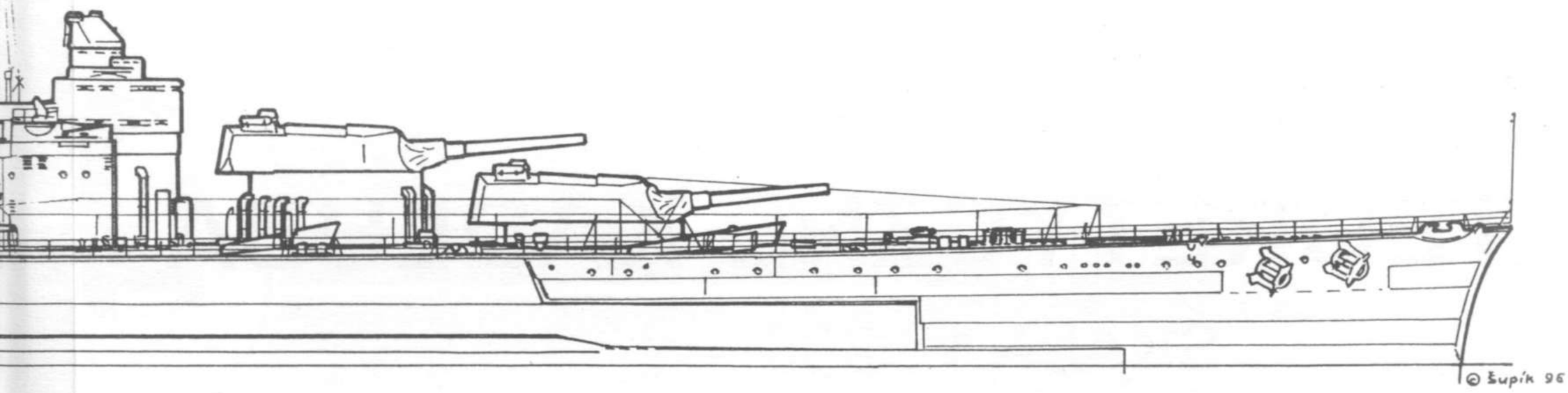
H.M.S **HOOD** r. 1920



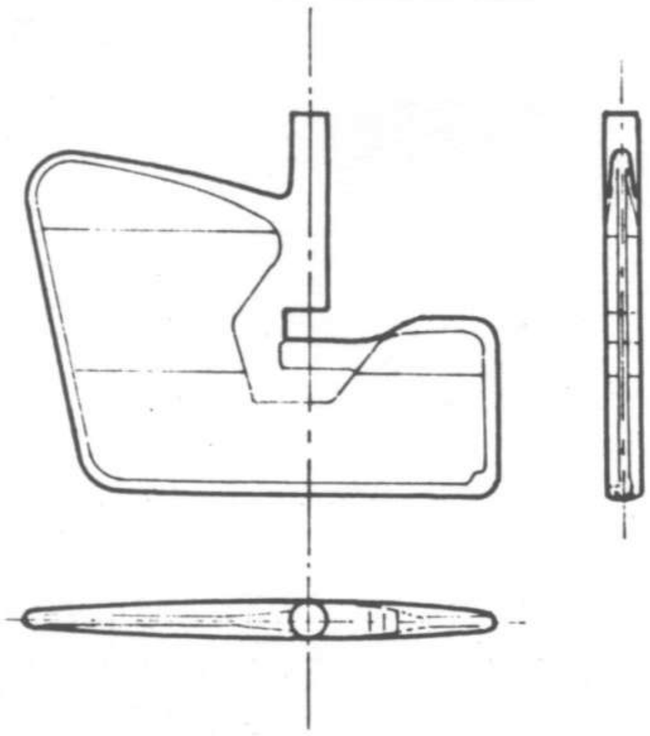
30m 20 10 5 0

SKALA 1 : 500

H.M.S **HOOD** r. 1936

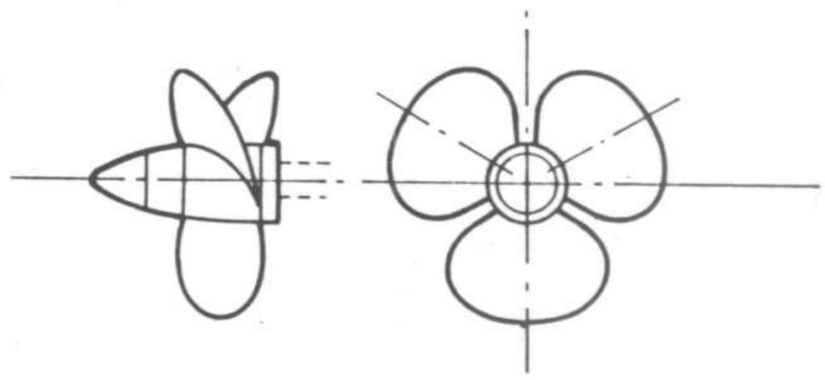


© Copyright Kutná Hora



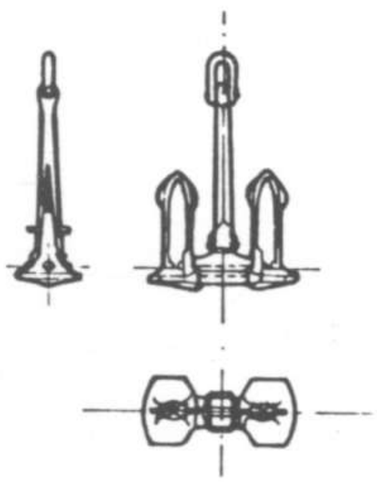
STER

SKALA 1 : 200



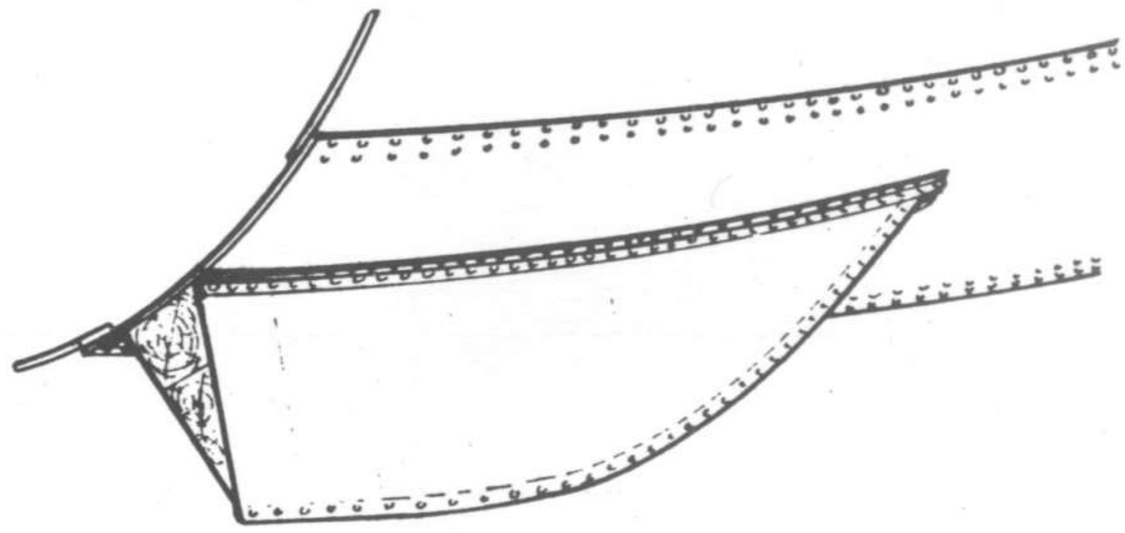
ŚRUBA NAPĘDOWA

SKALA 1 : 200

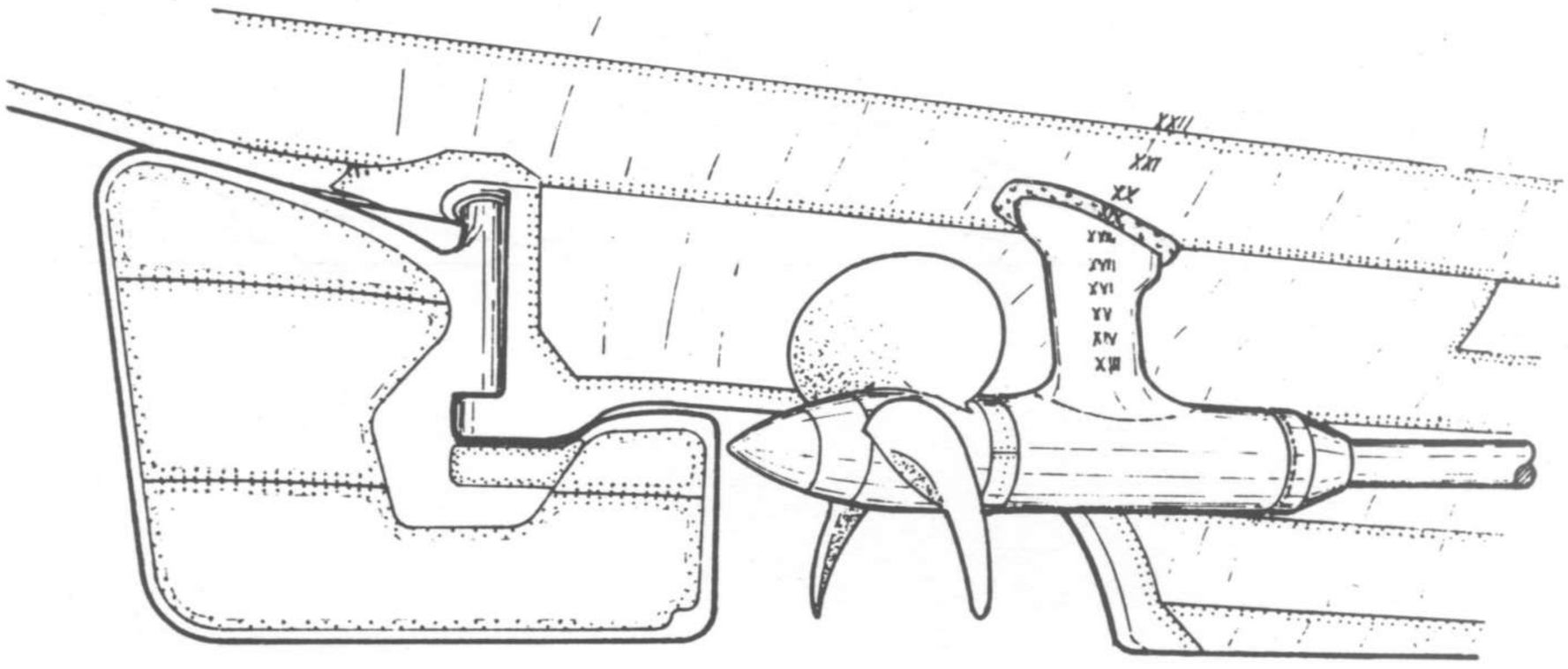


KOTWICA

SKALA 1 : 200

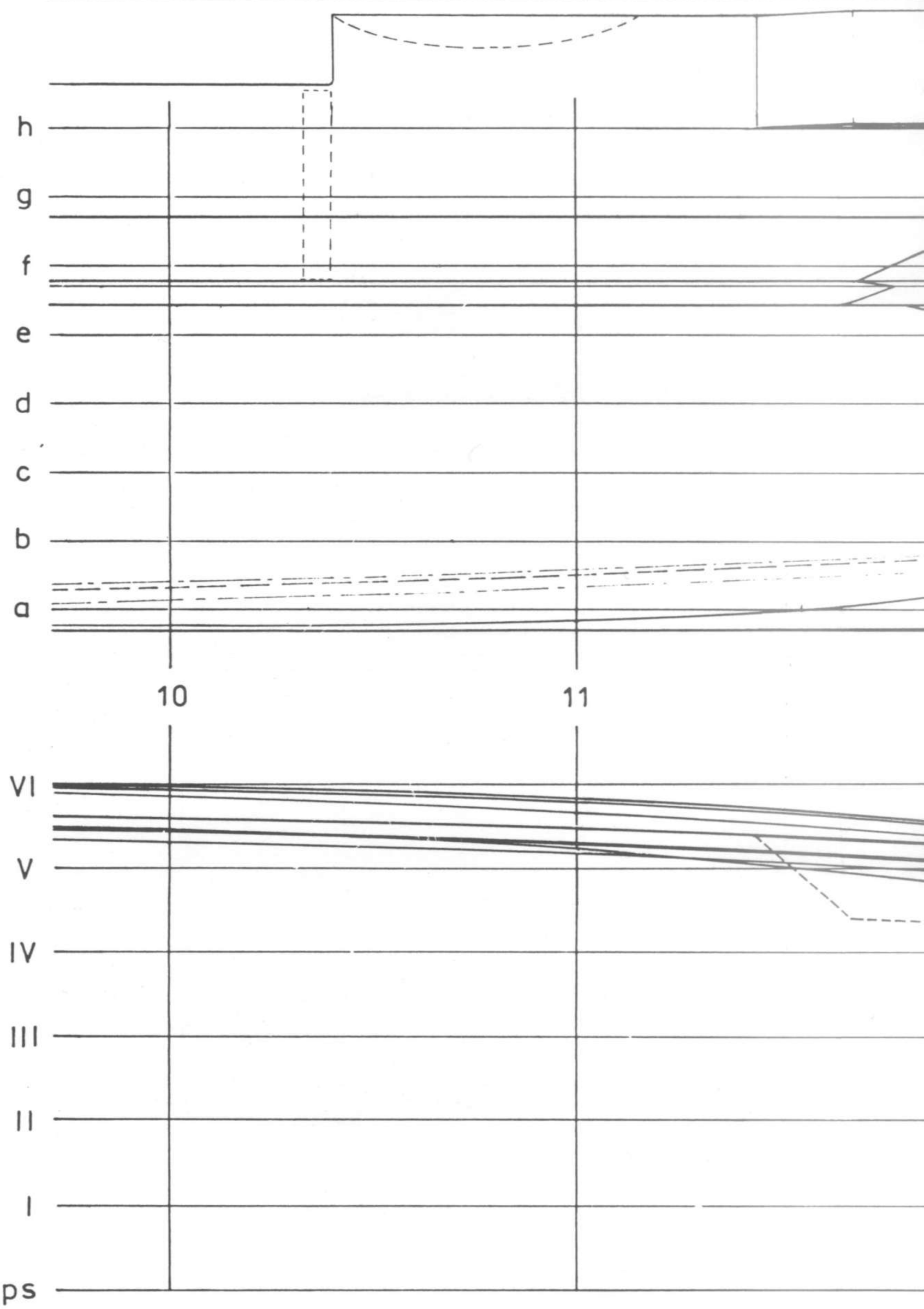


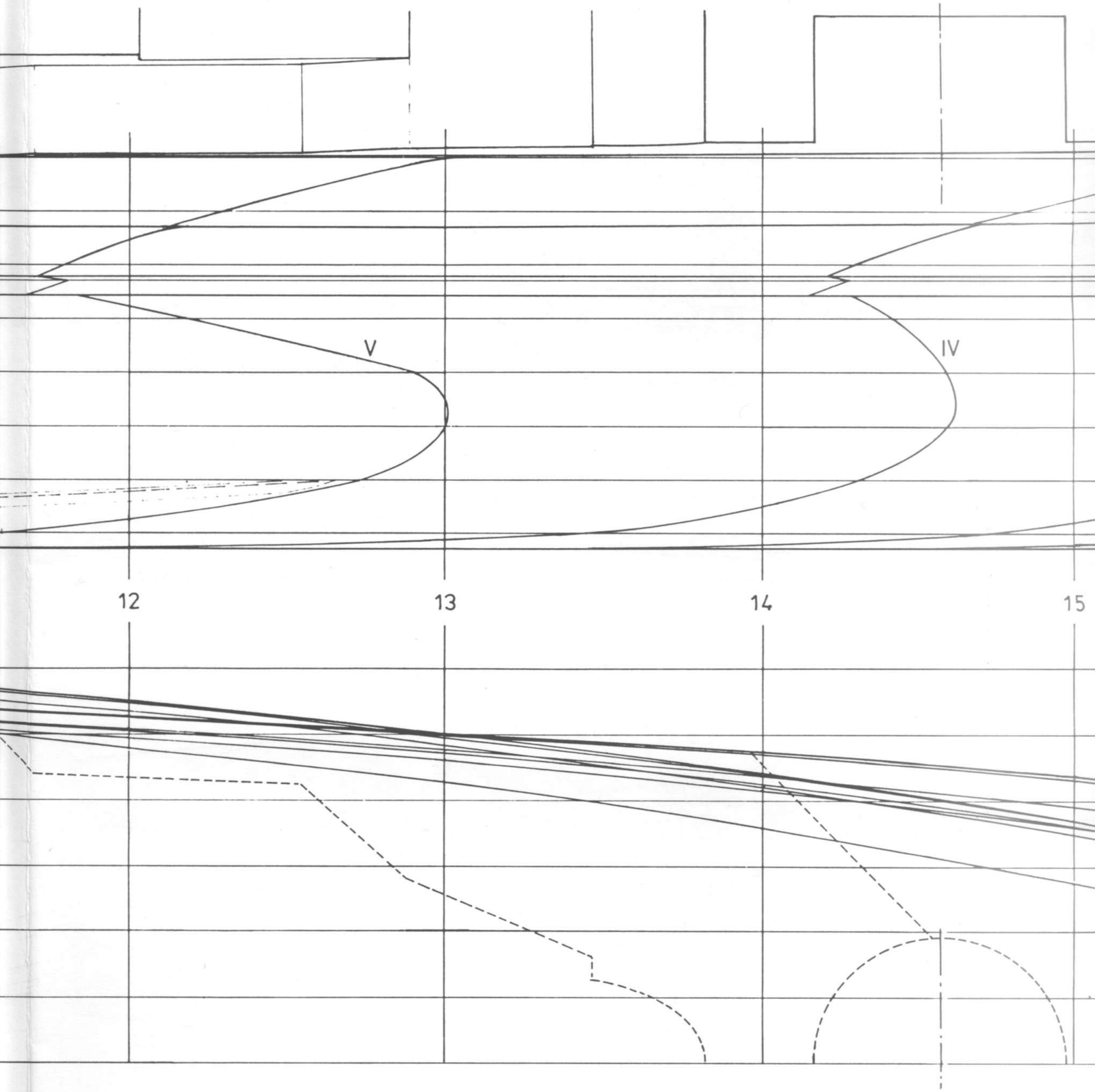
STĘPKA PRZECHYŁOWA



STER I ŚRUBA NAPĘDOWA

OPRACOWAŁ I KREŚLIŁ: **STANIALAW SUPIK**


h
g
f
e
d
c
b
a
10
11
VI
V
IV
III
II
I
ps


V
IV
12
13
14
15

III

II

15

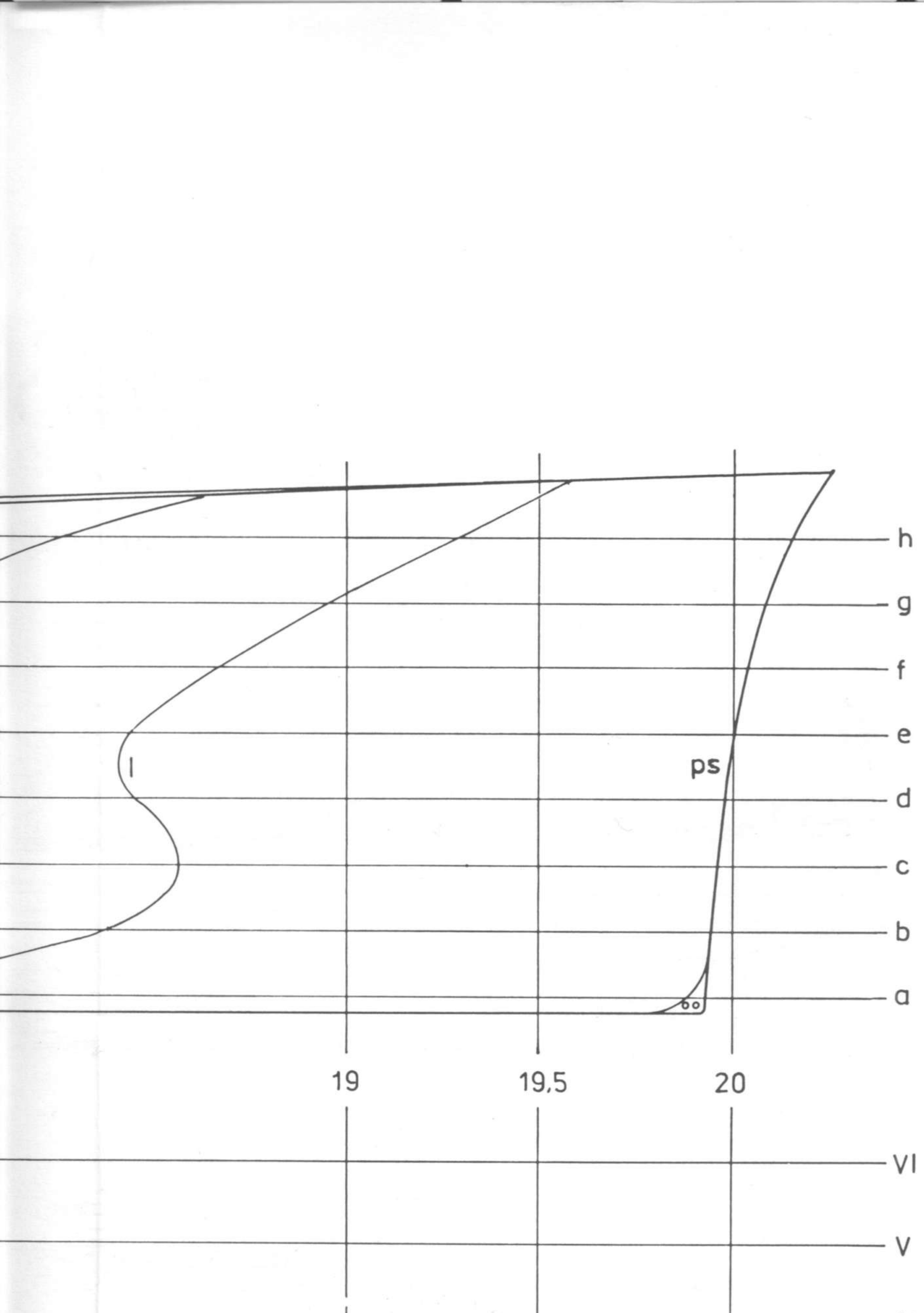
16

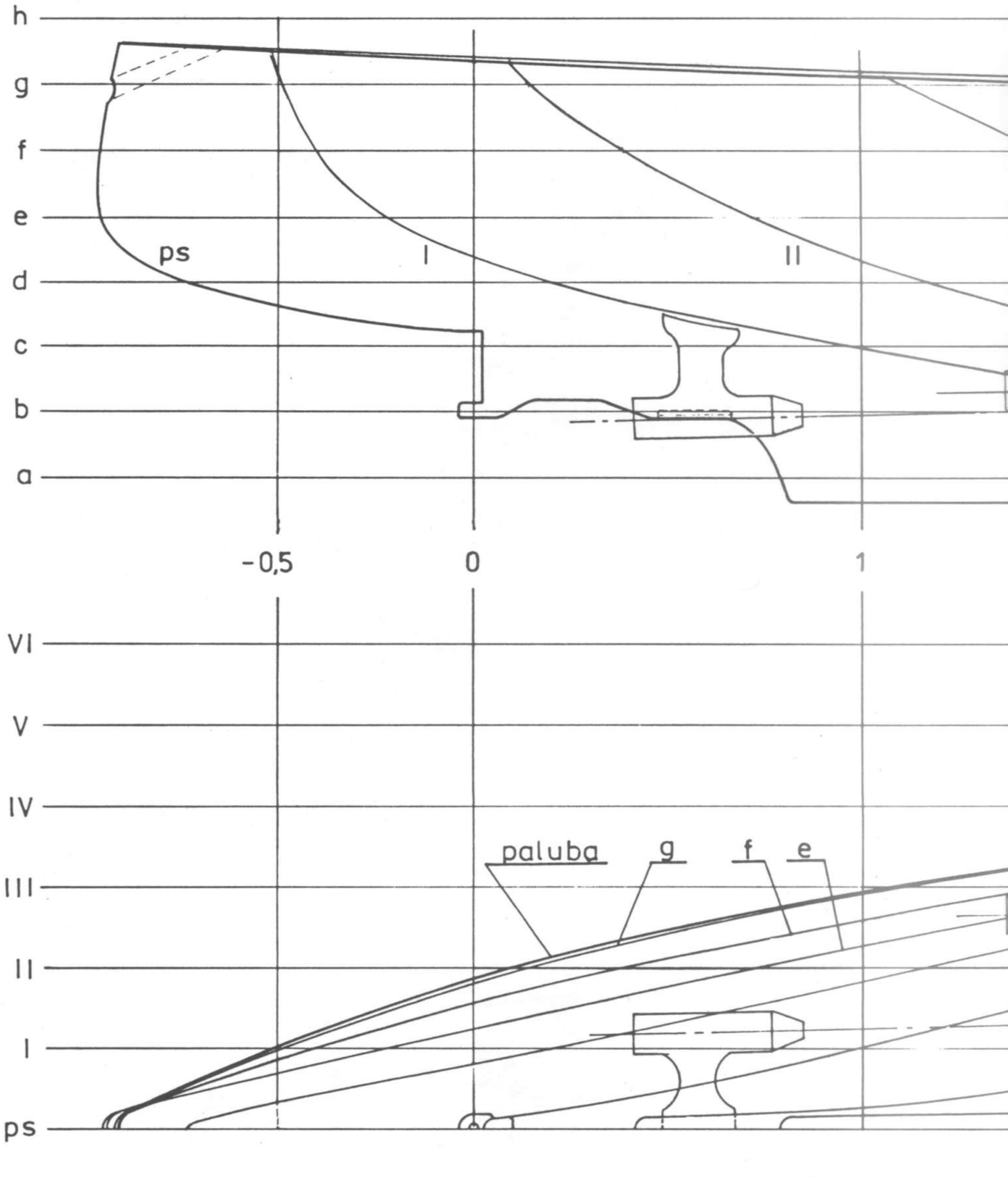
17

18

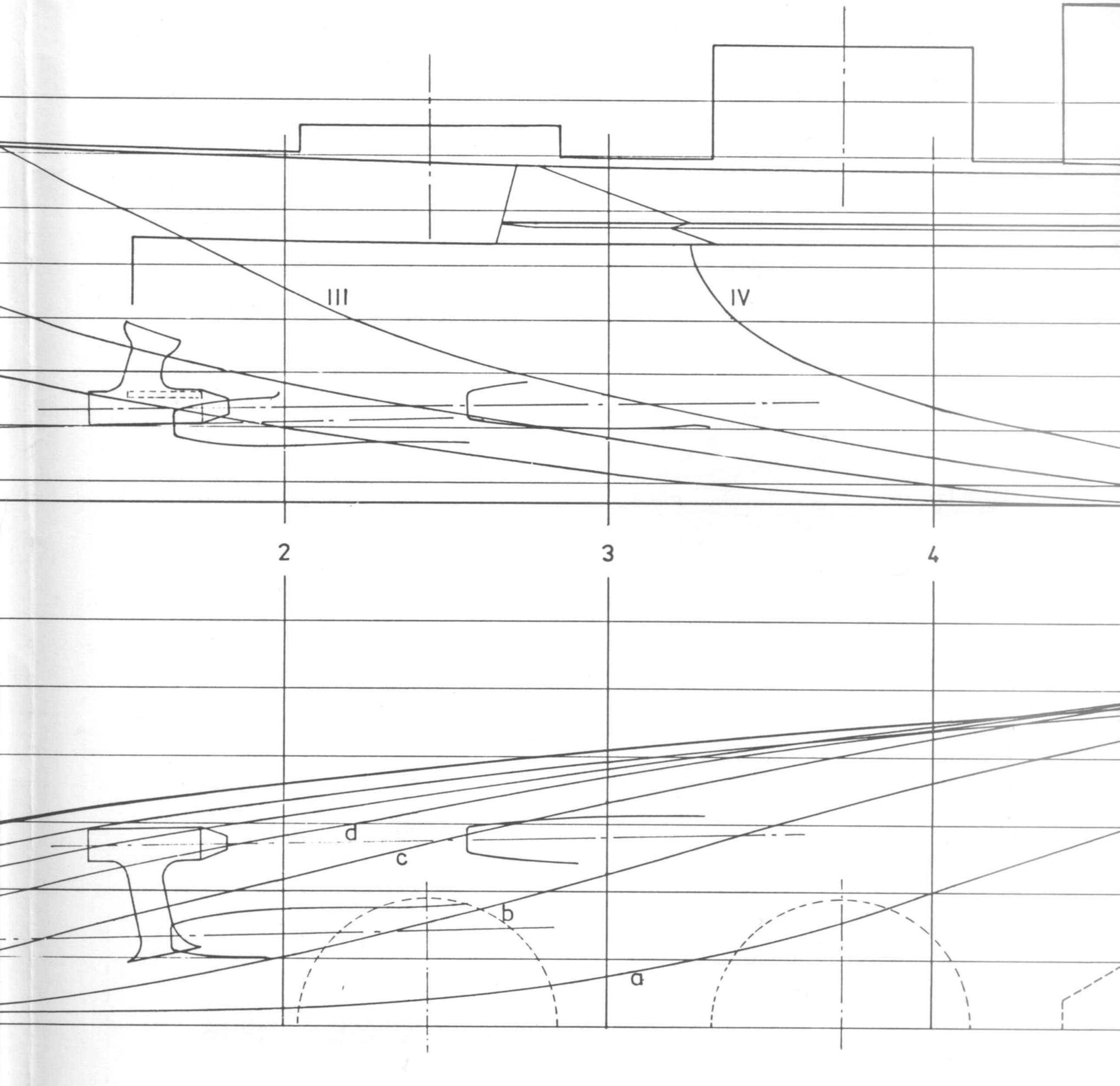
a b e d

c


h
g
f
e
d
c
b
a
l
ps
19
19,5
20
VI
V
IV
III
II
I
ps
c
f
g
h
paluba

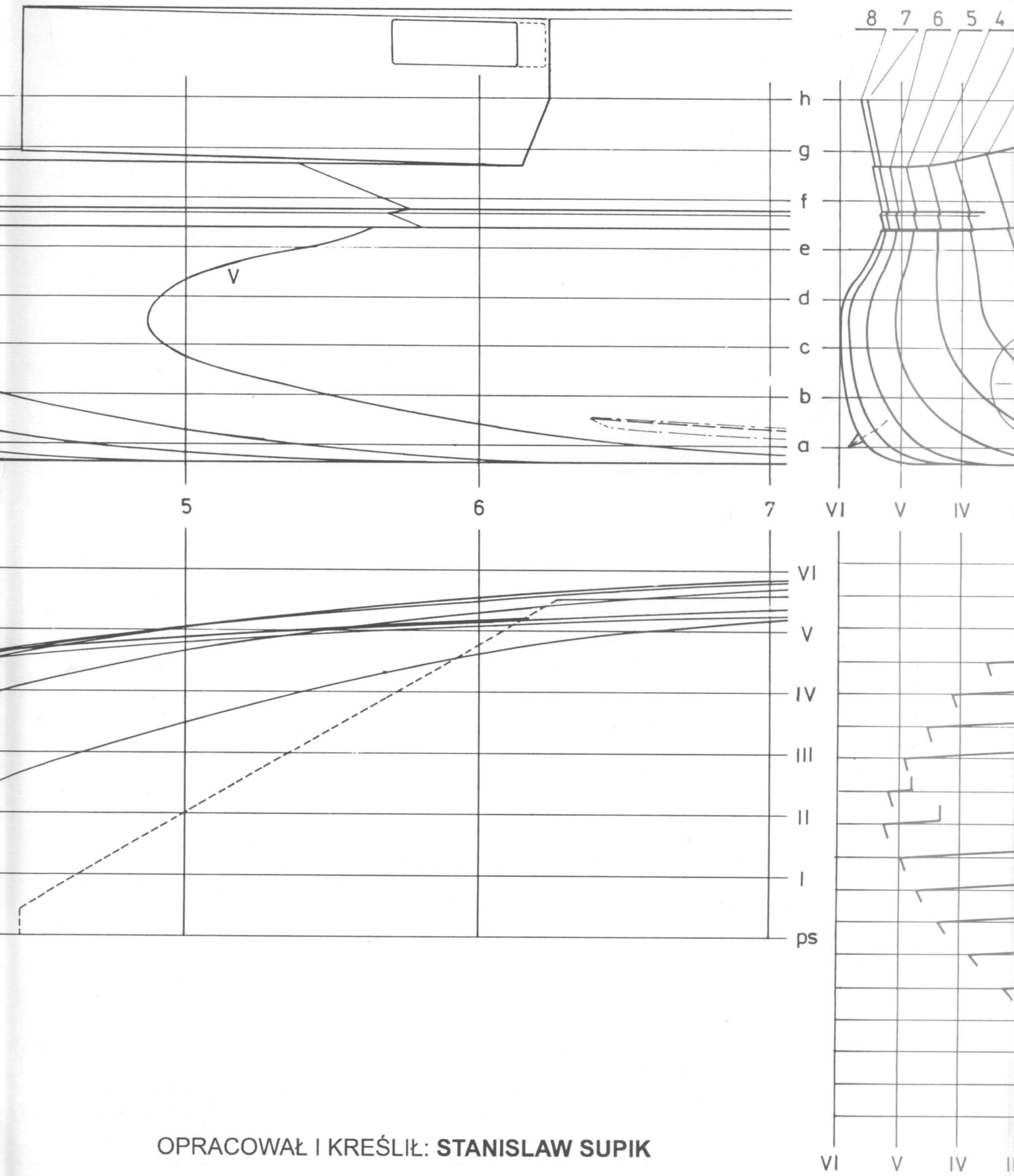


LIN

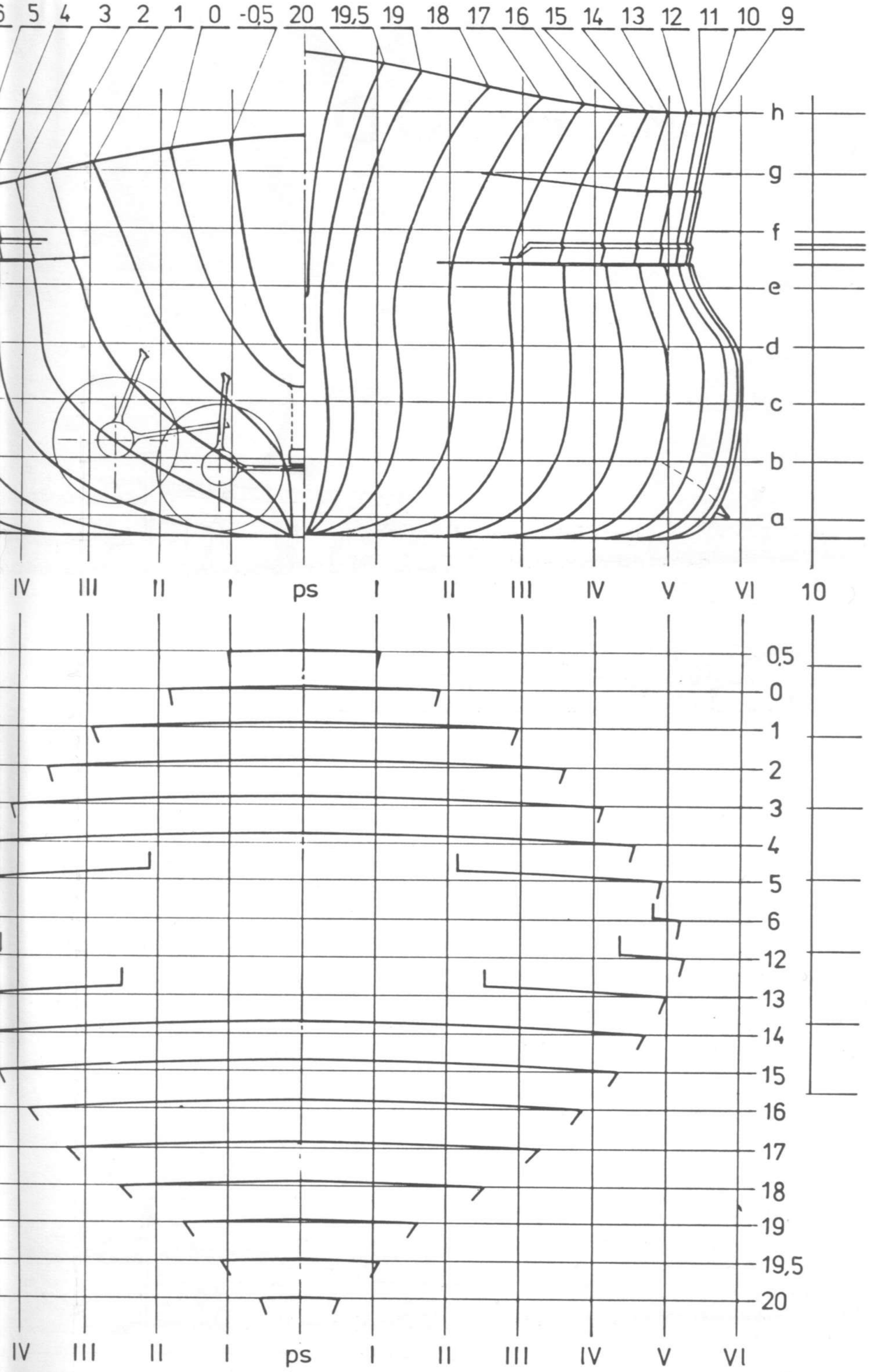


LINIE TEORETYCZNE KADŁUBA

SKALA 1 : 200

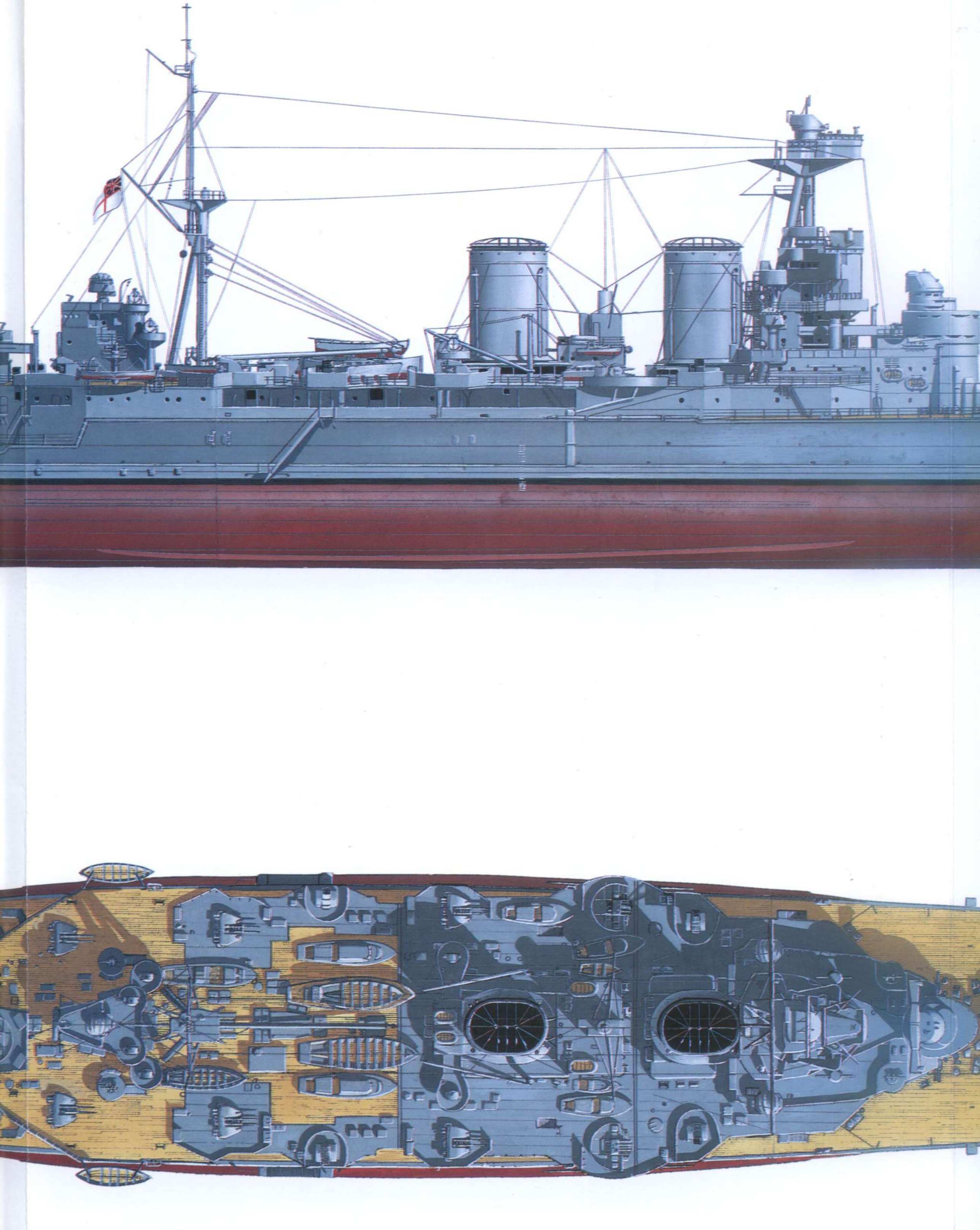


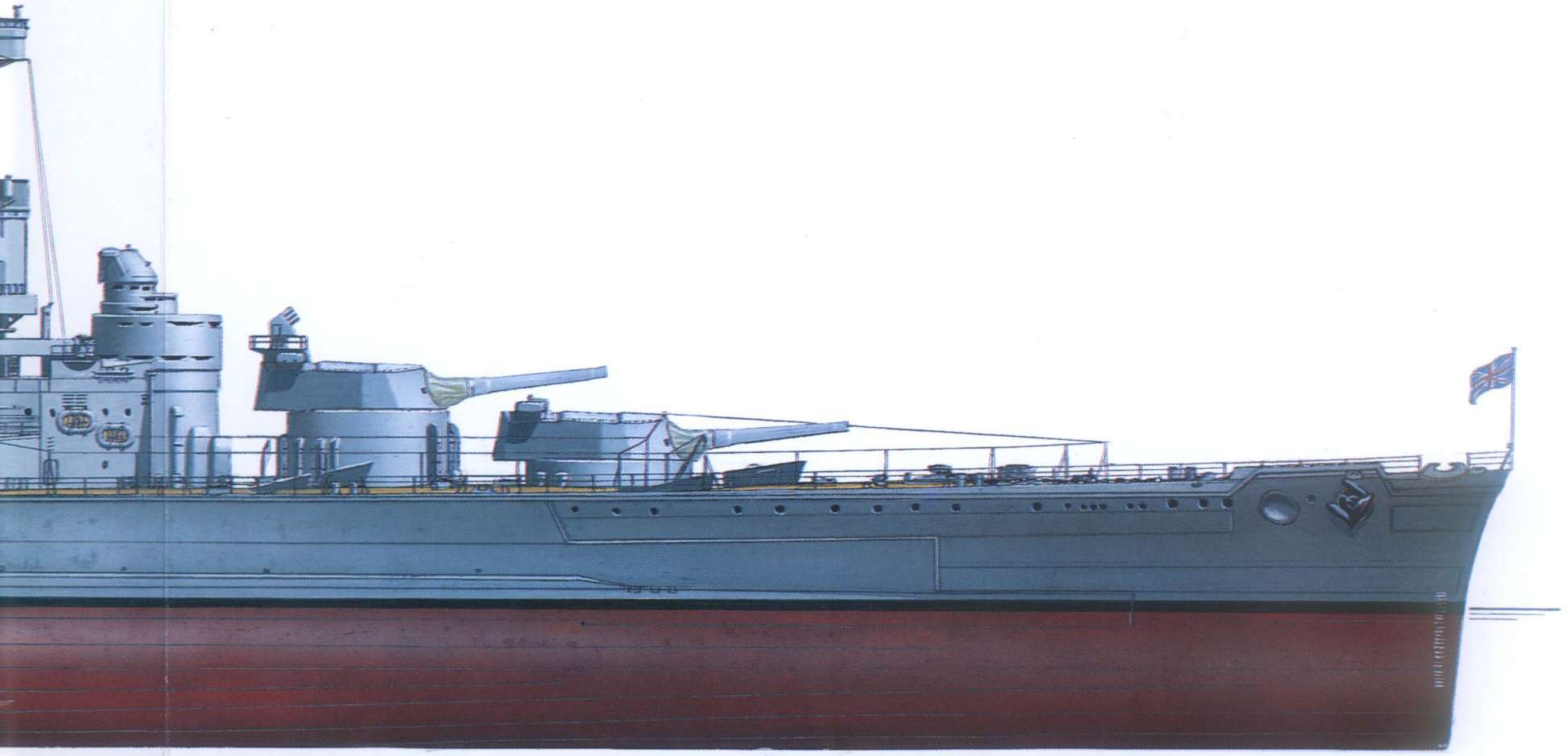
OPRACOWAŁ I KREŚLIŁ: **STANISLAW SUPIK**


6 5 4 3 2 1 0 -0,5 20 19,5 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9
h
g
f
e
d
c
b
a
IV III II I ps I II III IV V VI 10
0,5
0
1
2
3
4
5
6
12
13
14
15
16
17
18
19
19,5
20
IV III II I ps I II III IV V VI

HMS HOOD

maj 1941 r.





KOLACHA '97